



## **Burgerpanel Bereikbaarheid Midden-Nederland 2020**

Uitkomsten van en ervaringen met een intensief consultatietraject

Copyright Bureau KLB

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

### **Mobiliteit in Midden-Nederland**

Programmabureau VERDER  
Postbus 80300  
3508 TH Utrecht

T 088 - 7973414  
[info@ikgaverder.nl](mailto:info@ikgaverder.nl)  
[www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl)

**Colofon****Auteurs**

Joost van Damme  
Nanneke van der Heijden  
Guy Monod de Froideville

**Bureau KLB**

Postbus 137  
2501 CC Den Haag

Telefoon: +31 (0)70 302 58 30

Fax: +31 (0)70 302 58 39

E-mail: [info@bureauklb.nl](mailto:info@bureauklb.nl)

Internet: [www.bureauklb.nl](http://www.bureauklb.nl)

Datum: november 2008



# Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>5</b>
1.1 ACHTERGROND.....	5
<b>2. WERVING VAN DE PANELLEDEDEN.....</b>	<b>7</b>
<b>3. DE VIER PANELBIJEENKOMSTEN .....</b>	<b>9</b>
3.1 KENNISMAKINGSBIJEENKOMST .....	9
3.2 BIJEENKOMST PROCESAFSPRAKEN EN WERKVORMEN.....	9
3.3 ADVIESBIJEENKOMST BEREIKBAARHEIDSKNELPUNTEN .....	10
3.4 ADVIESBIJEENKOMST MAATREGELENPAKKETTEN.....	12
3.5 TERUGKOPPELING EN VERANTWOORDING.....	14
<b>4. DE BALANS OPGEMAAKT.....</b>	<b>16</b>
<b>BIJLAGE A: SAMENSTELLING BURGERPANEL .....</b>	<b>18</b>
<b>BIJLAGE B: HET BEOORDELINGSKADER .....</b>	<b>20</b>
<b>BIJLAGE C: BEREIKBAARHEIDSKNELPUNTEN .....</b>	<b>23</b>
<b>BIJLAGE D: MAATREGELENPAKKETTEN.....</b>	<b>32</b>
<b>BIJLAGE E: REACTIE UVVB OP TWEEDE ADVIES BURGERPANEL.....</b>	<b>51</b>



## Voorwoord

In de periode november 2007 – november 2008 heeft het burgerpanel ‘Bereikbaarheid Midden-Nederland 2020’ het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (het UVVB) geadviseerd over de bereikbaarheid van de regio Midden Nederland. Het panel, een groep gemotiveerde, geëngageerde burgers en mobilisten, heeft vanuit haar dagelijkse ervaringen met bereikbaarheid en mobiliteit het UVVB geadviseerd over de maatregelen die genomen moeten worden om in de toekomst een goede bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te kunnen garanderen.

Voor vele betrokken – zowel ambtelijk als bestuurlijk - was het panel een eerste kennismaking met burgerparticipatie en alles wat daarbij komt kijken. Bovendien maakte het burgerpanel deel uit van een pilot in het kader van Inspraak Nieuwe Stijl, wat extra uitdagingen met zich bracht. Het is nuttig om stil te staan bij onze ervaringen met het burgerpanel en het werken met Inspraak Nieuwe Stijl. Inspraak maakt immers integraal deel uit van onze beleidsvoorbereidende en besluitvormingsprocessen. Met de resultaten van het burgerpanel hebben wij niet alleen voldaan aan de afspraken over het op nieuwe wijze betrekken van burgers bij de planvorming, maar de adviezen van het burgerpanel hebben ook bijgedragen aan de totstandkoming van een zinvol maatregelenpakket

Deze bundel bevat een overzicht van de resultaten die het consultatietraject heeft opgeleverd. Daarbij wordt aandacht besteed aan de adviezen die het burgerpanel aan het UVVB heeft uitgebracht, maar vooral ook aan de ervaringen daaromheen. Op deze manier kunnen we de belangrijkste leerpunten van het proces vasthouden en er bij het volgende consultatietraject ons voordeel mee doen.

J.H. Ekkers  
Gedeputeerde Provincie Utrecht  
Voorzitter UVVB



# 1. Inleiding

## 1.1 Achtergrond

Op 13 november 2006 hebben verschillende bestuurlijke partijen een Bestuursovereenkomst getekend waarin inhoudelijke en procedurele afspraken zijn vastgelegd om maatregelen uit te voeren voor een goede toekomstige bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland. Hierin zijn onder meer afspraken gemaakt over 'pakketstudies' rondom twee centrale gebieden in de regio: één voor het gebied rondom de ring Utrecht en één voor het gebied rondom de driehoek Amersfoort – Hilversum – Utrecht. Doel van de pakketstudies is te komen tot besluitvorming over de uitvoering van maatregelen ten behoeve van de verbetering van de auto-, OV- en fietsbereikbaarheid van de regio.

In juni 2007 is een plan van aanpak voor de 'pakketstudies bereikbaarheid regio Utrecht' geaccordeerd door het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB). Bij het opstellen van het plan van aanpak heeft het UVVB onder andere gekozen voor consultatie op maat van burgers en belanghebbenden in een vroeg stadium (de fase van aanvullende verkenningen en de optimalisatiefase) op verschillende manieren. Eén van die manieren was het raadplegen van een burgerpanel: een representatieve groep burgers die het UVVB adviseert over belangrijke (tussen)producten van de pakketstudies. De keuze voor deze consultatievorm was mede geïnspireerd door ontwikkelingen op het gebied van Inspraak Nieuwe Stijl (INS, zie kader).

### *Inspraak Nieuwe Stijl*

*Het consultatieproces in het kader van de 'pakketstudies bereikbaarheid regio Utrecht' is voor een groot deel geïnspireerd door ontwikkelingen op het gebied van Inspraak Nieuwe Stijl (INS). Het Inspraakpunt, verantwoordelijk voor de begeleiding, coördinatie en facilitering van INS, is nauw betrokken bij dit proces.*

*Inspraak Nieuwe Stijl is er op gericht om, in tegenstelling tot formele inspraak, het meedenken bij de beleidsvoorbereiding te faciliteren en de differentiëren naar specifieke kenmerken van een plan of project. Inspraak Nieuwe Stijl resulteert in procedures die op het vraagstuk zijn toegesneden, zodat inspraak beter bruikbaar is, er meer begrip is voor besluiten en er bij burgers meer vertrouwen ontstaat in het nut van inspraak. Dit stelt bestuurders in staat om betere besluiten te nemen. Bij inspraak nieuwe stijl hoort een professionele aanpak die de kwaliteit en het maatwerk ervan borgt. Modernisering van de inspraak en het effectief betrekken van burgers bij ruimtelijk-economische ingrepen sluit ook prima aan bij de roep om een omgevingsgerichte overheid.*

*De pakketstudies regio Utrecht zijn door het kabinet voorgedragen als één van de zeven pilots voor Inspraak Nieuwe Stijl vanwege de 'vroeg' beleidsfase, namelijk de ontwerpfase, de te verwachten impact en complexiteit en belang ervan voor heel Nederland. De meerwaarde van INS moet zich in deze pilots bewijzen, die tevens zullen leiden tot de verdere ontwikkeling van de denkrichting over de nieuwe inspraakvormen. (zie onder andere: Inspraak Nieuwe Stijl: maatwerk, Advies Werkgroep Inspraak, april 2006)*



De 25 leden van het burgerpanel zijn op meerdere momenten gevraagd om gedurende de gehele verkenning- en optimalisatiefase van de pakketstudies belangrijke tussen- en eindproducten te toetsen en het UVVB van adviezen te voorzien.

Bij de aanvang van het consultatietraject, is als doel gesteld dat het burgerpanel een goede afspiegeling moest vormen van de totale groep die betrokken is bij de bereikbaarheid in de regio Utrecht (inwoners regio Utrecht en mobilisten). Het panel moest bovendien werken met goed verlopende consensusconferenties en werkbijeenkomsten en zo tot eenstemmige en gemeenschappelijk gedragen adviezen komen.

Programmabureau VERDER heeft Bureau KLB, een onderzoeks- en adviesbureau uit Den Haag met ruime ervaring met consultatieprocessen, opdracht gegeven om de panelleden te werven en de bijeenkomsten van het panel inhoudelijk te verzorgen en te begeleiden. Een adviseur van het Interdepartementale Inspraakpunt Nieuwe Stijl en de twee programmamanagers voor de twee studiegebieden (Ring en Driehoek) zijn nauw betrokken geweest bij het organiseren en (inhoudelijk) vormgeven van de panelbijeenkomsten. Bij alle bijeenkomsten van het burgerpanel zijn steeds leden van het UVVB aanwezig geweest.



## 2. Werving van de panelleden

Bij het werven en selecteren van de panelleden is gezocht naar een goede afspiegeling van 'alle' burgers en mobilisten die vanuit verschillende perspectieven te maken hebben met de leefbaarheid, bereikbaarheid en mobiliteit in de regio Utrecht. Om de adviezen mag immers geen aureool van willekeur hangen als gevolg van een toevallige bias in de samenstelling van het panel. Daarom is bij het werven en selecteren van de panelleden gelet op afspiegelingscriteria, onderwerpgerelateerde criteria, uitsluitingscriteria, die in dit hoofdstuk nader toegelicht worden.

De burgers waren afkomstig uit twee, deels overlappende, groepen. Voor de mobiliteit- en bereikbaarheidsproblematiek van de regio Midden-Nederland zijn immers twee perspectieven relevant: dat van mobilisten die zich regelmatig naar of door Midden-Nederland verplaatsen vanuit de omliggende gebieden, en het perspectief van bewoners van de regio Midden-Nederland die zich in hun eigen omgeving verplaatsen. Voor deze laatste groep zijn niet alleen mobiliteits- en bereikbaarheidsoverwegingen aan de orde, maar ook overwegingen met betrekking tot hun (directe) leefomgeving, zoals veiligheid en leefbaarheid. Om beide perspectieven te verankeren in het panel, is voor de volgende verdeling gekozen:

**Tabel 1. Verdeling over de twee doelgroepen**

Wervingsgebied	Amersfoort – Utrecht – Hilversum	Gouda – Driehoek Den Bosch – Driehoek Flevoland – Driehoek Arnhem/Nijmegen – Driehoek Amsterdam – Driehoek Zwolle - Driehoek
Aantal panelleden	17	8
Aantal reservekandidaten	3	2
Spreiding	– 60% Utrecht e.o. – 40% Amersfoort/Hilversum e.o.	Spreiding over corridors (minimaal 1 panellid per corridor)

Op basis van bovengenoemde overwegingen zijn de panelleden op twee manieren benaderd:

### 1. *Werving onder bewoners van huisnummers 3*

De eerste groep panelleden, bewoners van de regio Midden-Nederland, is geworven middels een adresgebonden oproep aan alle mensen die wonen in straten, lanen, stegen en paden in een huis met huisnummer 3. Deze mensen zijn geselecteerd na hun reactie op een brief met het verzoek om zich te kandideren voor het burgerpanel.

### 2. *Werving vanuit een databestand*

De tweede groep panelleden, de mobilisten woonachtig buiten de regio Midden-Nederland, is deels geworven vanuit het databestand van TNS NIPO (NIPOBase).



Uit het totale aanbod van burgers en mobilisten dat zitting wilde nemen in het burgerpanel, is aan de hand van de volgende criteria een definitieve selectie gemaakt:

– *Afspiegelingscriteria*

De samenstelling van de groep burgers in het panel moest wat betreft geslacht, leeftijd, herkomst, opleidingsniveau, politieke voorkeur, gezinssituatie, fysieke beperkingen en woonomgeving overeenkomen met de samenstelling van de bevolking in de regio Midden-Nederland (bronnen o.a. CBS, Kerncijfers personenvervoer RWS)

De groep mobilisten moest qua samenstelling voldoen aan vereisten op het gebied van gebruikte vervoermiddelen, het motief om te reizen, de richting waar vanuit zij de regio in reizen (zgn. 'corridors').

– *Onderwerpgerelateerde criteria*

Ook moest het panel een juiste samenstelling hebben wat betreft de mate waarin mensen belangenhebbend dan wel benadeelde zijn, het type infrastructuur dat zij gebruiken en de geografische positie ten opzichte van de regio of een (specifiek) bereikbaarheidsknelpunt.

– *Uitsluitingscriteria*

Burgers en mobilisten die politieke, bestuurlijke of professionele betrokkenheid bij de problematiek hadden, waren uitgesloten van deelname.

– *Competentiecriteria*

Voor deelname aan het burgerpanel, moesten panelleden ten slotte voldoende schrijf-, lees- en discussievaardigheden bezitten.

Bijlage A laat zien hoe het panel zich tot de afspiegelingscriteria verhoudt.

Het panel is uiteindelijk met 23 leden aan de slag gegaan. Gaande het proces heeft één panellid zich nog afgemeld. De meeste bijeenkomsten zijn door 22 panelleden zijn bijgewoond. Zeven daarvan waren afkomstig van buiten de regio Midden-Nederland, de overige vijftien woonden in de regio zelf. Het panel heeft zichzelf als volgt voorgesteld aan het UVVB:

*'Wij, het burgerpanel Bereikbaarheid Midden-Nederland 2020, vormen met 23 leden een afspiegeling van de bevolking die in onze regio woont of zich daardoorheen verplaatst. Wij zijn een diverse groep mensen, met verschillende interesses, achtergronden, gebruiken, leefwijzen en perspectieven. Wat ons bindt – naast het gegeven dat de meerderheid van ons op huisnummer 3 woont – is dat wij de discussie over bereikbaarheid en mobiliteit belangrijk vinden. Vanuit onze dagelijkse ervaringen met bereikbaarheid en mobiliteit denken wij mee over de maatregelen die genomen moeten worden om in de toekomst een goede bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te kunnen garanderen.'*

*Bron: Advies burgerpanel d.d. 26 januari 2008*





### 3. De vier panelbijeenkomsten

Het burgerpanel is in de periode november 2007-november 2008 vijf maal bij elkaar gekomen. Een overzicht van de data en locaties:

#### Bijeenkomsten burgerpanel bereikbaarheid Midden-Nederland 2020

Kennismakingsavond	11 november 2007	De Witte Vosch, Utrecht
Procesafspraken en werkvormen	8 december 2007	De Witte Vosch, Utrecht
Eerste adviesbijeenkomst	26 januari 2008	De Witte Vosch, Utrecht
Tweede adviesbijeenkomst	14 juni 2008	LEF Future Center, Utrecht
Terugkoppelingsbijeenkomst	6 november 2008	Provinciehuis, Utrecht

Voor elke bijeenkomst is gekozen voor een specifieke invulling, afhankelijk van de voorliggende adviesvraag van het UVVB. Hieronder volgt per bijeenkomst een korte beschrijving, waarbij aandacht wordt besteed aan zowel de centrale adviesvraag als de gebruikte werkvormen.

#### 3.1 Kennismakingsbijeenkomst

<i>Doel</i>	Een onderlinge kennismaking en het creëren van een groepsgevoel onder de burgers. Bovendien was deze bijeenkomst de formele start van het burgerpanel, waarin het panel een toelichting heeft gekregen over haar precieze opdracht. Daarnaast was er gelegenheid tot kennismaking met de procesbegeleiders van Bureau KLB, de betrokken deskundigen van het Inspraakpunt en met Jos Steehouder, de beoogde onafhankelijke woordvoerder van en voor het panel.
<i>Genodigden</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dhr. P. Kuypers (Programmabureau Verder)</li><li>▪ Dhr. J.H. Ekkers (Gedeputeerde Provincie Utrecht, voorzitter UVVB)</li></ul>
<i>Opbrengst</i>	Planning van de serie bijeenkomsten en een eerste set werkafspraken.

#### 3.2 Bijeenkomst Procesafspraken en werkvormen

<i>Doel</i>	Kennismaken met verschillende werkvormen en besluitvormingsmechanismen.
<i>Genodigden</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dhr. E. Diepstraten - inhoudelijk deskundige met betrekking tot het beoordelingskader van het UVVB</li><li>▪ Dhr. B. Lubbinge portefeuillehouder BRU, wethouder Nieuwegein, lid UVVB</li></ul>
<i>Opzet</i>	Tijdens de bijeenkomst heeft het panel geoefend met verschillende werkvormen (zoals een Lagerhuisdebat, Juryrechtspraak en werken in



	<p>deelgroepen), die hen konden helpen om tot een gezamenlijke afweging en advies te komen. Daarbij speelden ook verschillende mogelijkheden tot informatievoorziening een rol.</p>
<i>Uitkomsten</i>	<p>Het resultaat van de verschillende oefeningen was een eigen beoordelingskader, waarmee het panel heeft vastgelegd wat het verstaat onder het begrip bereikbaarheid en wat het daarbij belangrijk vindt. Dit kader was bedoeld als hulpmiddel voor het panel om toekomstige adviesvragen vanuit een gemeenschappelijk raamwerk te benaderen en te beantwoorden. Dit raamwerk is aan het einde van de dag aan de hiervoor aanwezige vertegenwoordiger van het UVVB aangeboden.</p> <p>Tijdens de bijeenkomst is geëvalueerd wat de panelleden van de verschillende werkvormen vonden. Van de negen geoefende werkvormen, werden het werken in deelgroepen, een brainstormsessie en het werken en terugkoppelen met een woordvoerder het beste beoordeeld door de panelleden. Werken met juryrechtspraak, gevraagd adviseren en discussiëren in een Lagerhuisdebat werden door de panelleden het minst gewaardeerd. De resultaten van de evaluatie zijn meegenomen in de organisatie van de volgende adviesbijeenkomsten.</p> <p>Daarnaast is expliciet ingegaan op manieren van informatieverstrekking en voorbereiding (huiswerk). Tijdens de bijeenkomst hebben panelleden gediscussieerd over de noodzaak van uitgebreid inlezen of niet. Een deel van de panelleden wilde graag uitgebreid geïnformeerd worden over de ontwikkelingen rondom de pakketstudies, om tijdens de bijeenkomsten een goede afweging te kunnen. Andere panelleden wilden juist niet geïnformeerd worden, omdat ze hun afwegingen als burger, en niet als 'inspraakprofessional' wilden maken. Uiteindelijk koos het panel voor de laatste vorm van informatieverschaffing, met de vrijheid om op eigen gelegenheid meer informatie in te winnen. Enkele panelleden hebben hiervan tijdens het consultatietraject gebruik gemaakt.</p> <p>Het beoordelingskader van het burgerpanel is als bijlage B opgenomen in deze publicatie.</p>

### 3.3 Adviesbijeenkomst bereikbaarheidsknelpunten

<i>Adviesvraag</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wat zijn, volgens het burgerpanel, de te verwachten bereikbaarheidsknelpunten in de regio Midden-Nederland in 2020 die aandacht verdienen in het kader van de Pakketstudies?</li> <li>▪ Hoe kijkt het panel in dat opzicht aan tegen de knelpunten die het UVVB zelf heeft benoemd? Zijn die de juiste, ontbreken er punten, of zijn er die</li> </ul>
--------------------	---



	minder belangrijk zijn?
<i>Genodigden</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dhr. P. Smit en Dhr. E. de Kievit, programmamanagers Ring en Driehoek</li> <li>▪ Dhr. T. de Weger, wethouder Utrecht, lid UVVB</li> </ul>
<i>Programma</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Om tot een overzicht van haar eigen verwachte bereikbaarheidsknelpunten te komen, heeft het panel gesproken over de bereikbaarheidsproblemen uit hun dagelijks leven. De persoonlijke knelpunten waar de panelleden zich dagelijks mee geconfronteerd zien in hun omgeving was het vertrekpunt voor de discussie. Vervolgens is in steeds grotere groepen (twee – vier – acht) gediscussieerd over de knelpunten. Uiteindelijk is in twee groepen – één met aandacht voor ‘de ring rond Utrecht’ en één met aandacht voor ‘de driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort’ – gesproken over de voorgenomen maatregelen op bereikbaarheidsgebied en over sociale, economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio met de hulp van de twee experts. Naar aanleiding van deze gesprekken en de eerder vastgelegde bereikbaarheidsproblemen heeft het panel een overzicht opgesteld van de knelpunten die volgens het panel zullen gelden in 2020 en daarom aandacht verdienen in het kader van de Pakketstudies.</li> <li>▪ Om de tweede adviesvraag te kunnen beantwoorden, is het panel in gesprek gegaan met wethouder De Weger, die voor dit doeleinde aanwezig was aan het einde van de dag. De heer De Weger heeft aan de hand van een aantal kaarten laten zien waar het UVVB in 2020 knelpunten voorziet indien er naast bestaande maatregelen geen aanvullende maatregelen worden getroffen in de komende periode.</li> </ul>
<i>Resultaat</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De bijeenkomst heeft een advies opgeleverd dat uit twee delen bestaat: een kaart waarop alle lokaliseerbare bereikbaarheidsproblemen zijn weergegeven, aangevuld met een lijst van niet lokaliseerbare bereikbaarheidsknelpunten, en een reactie op de knelpuntenanalyse van het UVVB.</li> <li>▪ Het volledige advies van het panel is als bijlage C opgenomen.</li> </ul>





(v.l.n.r.: Jos Steehouder, Harm van der Wal, Kees Le Blansch, Wethouder De Weger)

### 3.4 Adviesbijeenkomst maatregelenpakketten

<i>Adviesvraag</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hoe zouden volgens het burgerpanel de maatregelenpakketten voor de regio Midden-Nederland (Ring Utrecht en driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort) moeten worden samengesteld die bijdragen aan verbetering van de huidige bereikbaarheidsproblemen en knelpunten?</li> </ul>
<i>Genodigden</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dhr. P. Smit en Dhr. E. de Kievit, programmamanagers Ring en Driehoek</li> <li>Dhr. R. Luchtenveld, wethouder Amersfoort, lid UVVB</li> </ul>
<i>Programma</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Om tot het antwoord op deze vraag te komen, heeft het panel eerst in vier groepen de mogelijke lokaliseerbare<sup>1</sup> maatregelen voor de fiets, het openbaar vervoer en het onderliggend wegennet besproken aan de hand van een groslijst (van het UVVB). De vier groepen – twee voor de Ring en twee voor de Driehoek - waren geografisch zodanig ingedeeld dat de panelleden zich konden buigen over de maatregelen voor knelpunten in onze meest directe woonomgeving. Elke groep heeft de maatregelen voor 'hun' deelgebied kort besproken en beoordeeld. De maatregelen waar het</li> </ul>

<sup>1</sup> Maatregelen die over een specifieke plek of route gaan.



	<p>panel niets in zag zijn verworpen, terwijl andere maatregelen als 'goede voorbeelden' zijn bestempeld<sup>2</sup>. Deze goede voorbeelden zijn op een kaart gezet en aan elkaar gepresenteerd. Op deze manier hebben we een gezamenlijk beeld gekregen van de (grote hoeveelheid aan) verschillende soorten lokaliseerbare maatregelen die het UVVB vlak voor de bijeenkomst had verwerkt in een groslijst.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vervolgens heeft het panel zich in twee groepen gebogen over twee knelpunten in het studiegebied die een centrale rol spelen in de mobiliteitsproblematiek van het hoofdwegennet van de regio: knooppunt Hoevelaken en de Ring Utrecht. Twee experts hebben de verschillende scenario's waaraan wordt gedacht door het UVVB aan beide groepen gepresenteerd en toegelicht. Vervolgens is in de twee groepen gediscussieerd over de voor- en nadelen van de verschillende scenario's en per groep bekeken in welk(e combinatie van) scenario('s) het panel het meeste vertrouwen heeft. Daarna heeft het panel plenair gesproken over overige, niet lokaliseerbare maatregelen. Een van de experts heeft aan de hand van de zogenaamde ladder van Verdaas toegelicht welke rol dergelijke maatregelen kunnen spelen bij het te lijf gaan van de mobiliteitsproblematiek in de regio.</li> </ul>
Resultaat	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het advies van het burgerpanel is integraal opgenomen in deze rapportage als bijlage D.</li> </ul> <p>Bij het bespreken van de verschillende typen maatregelen is in mindere mate dan bij vorige bijeenkomsten geprobeerd om consensus te bereiken. Het panel is er echter van uit gegaan dat haaradviezen en overwegingen exemplarisch zijn voor de houding en gedachten van een diverse groep van zestien burgers die op verschillende manieren en met verschillende doeleinden in, door en rondom de regio Midden-Nederland reist.</p>

<sup>2</sup> Gezien het grote aantal maatregelen hebben we de afzonderlijke maatregelen slechts globaal kunnen bekijken. Alle maatregelen die we niet hebben verworpen vinden we de moeite waard.





Panelbijeenkomst in het Future Center met rechts wethouder Luchtenveld

### 3.5 Terugkoppeling en verantwoording

In de opzet van het burgerpanel was gekozen om te werken met een woordvoerder, om de adviezen op een neutrale manier aan het UVVB te kunnen presenteren (niet als lid van het burgerpanel met eigen voorkeuren en belangen, maar als de woordvoerder van het gehele panel). De woordvoerder – Jos Steehouder – heeft namens het burgerpanel tijdens de procesbijeenkomst en de eerste adviesbijeenkomst het advies van het panel aan de aanwezige wethouder gepresenteerd. Ook heeft de woordvoerder het beoordelingskader gepresenteerd aan het voltallige UVVB. Vervolgens heeft Kees Le Blansch (de voorzitter tijdens de bijeenkomsten) op 25 juni 2008 samen met twee panelleden de uitkomsten van de adviesbijeenkomsten aan het UVVB gepresenteerd.

Het UVVB heeft op verschillende manieren gereageerd op de adviezen van het burgerpanel:

- tijdens de bijeenkomsten van het panel naar aanleiding van de presentatie van de opbrengsten van de dag
- reactie op de presentatie over het beoordelingskader die de woordvoerder in het UVVB heeft verzorgd
- schriftelijke reactie van het UVVB op het eerste advies, aangevuld met een
- presentatie door Dhr. Luchtenveld tijdens de laatste bijeenkomst met een uitgebreide reactie op de knelpunten van het burgerpanel, en als laatste
- inzage in het verslag van het deel van de vergadering van het UVVB waarin Kees Le Blansch namens het panel het tweede advies heeft gepresenteerd.
- De organisatie van een terugkoppelingsbijeenkomst op 6 november 2008 voor de panelleden op het provinciehuis te Utrecht. Bij deze bijeenkomst was een aantal vertegenwoordigers en inhoudelijk deskundigen aanwezig van het programmabureau VERDER alsook de voorzitter van het UVVB, de heer J. Ekkers.



Tijdens de terugkoppelbijeenkomst kregen de panelleden via twee presentaties uitleg over de wijze waarop het UVVB het advies van het burgerpanel heeft meegenomen bij het samenstellen van de maatregelenpakketten. Tevens heeft de voorzitter van het UVVB een meer algemene bespiegeling gegeven op de rol van het burgerpanel bij de pakketstudies Bereikbaarheid Midden-Nederland. Ten slotte heeft het UVVB van de gelegenheid gebruik gemaakt de panelleden te bedanken voor hun inzet. De aanwezige panelleden spraken op hun beurt hun tevredenheid en enthousiasme uit over het proces, in het bijzonder over de wijze waarop hun rol en advies door het UVVB serieus zijn genomen.





## 4. De balans opgemaakt

Het burgerpanel heeft met haar advies over de maatregelenpakketten haar laatste inhoudelijke bijdrage geleverd. In dit deel wordt teruggeblikt op het proces, en de belangrijkste leerpunten op een rij gezet.

Bij aanvang van het consultatietraject zijn verschillende doelen gesteld. Deze zijn voor het overgrote deel bereikt. Het burgerpanel vormde op uiteenlopende criteria een goede afspiegeling van burgers en mobilisten in Midden-Nederland. Het burgerpanel heeft met veel inzet en toewijding gewerkt aan het toetsen en beoordelen van tussenproducten die zijn voortgevloeid uit de pakketstudies. Daarbij is het burgerpanel regelmatig het gesprek aangegaan met vertegenwoordigers van het UVVB. Er was dus regelmatig sprake van tweerichtingsverkeer. Uit verschillende evaluaties door de panelleden kan in ieder geval worden opgemaakt dat de bijeenkomsten volgens de panelleden goed zijn verlopen. Panelleden waren met name tevreden over de mogelijkheden om hun mening te laten blijken en over de organisatie van de bijeenkomst zelf. Aandachtspunten volgens hen waren de discussies met externen en het verschil tussen actieve en minder actieve panelleden. Een greep uit de reacties:

*“De reserves t.a.v. de inbreng en advies van burgerpanel is weggenomen bij mij, zeker door de wijze van presentatie en begeleiding van vandaag.”*

*“Goed opgezette en begeleide dag, waarbij de zevens voor de gasten bepaald zijn door de verschillen in onze informatie/toepassing en hun inbreng van hun kant (UVVB?)”*

*“Hele organisatie m.b.t. catering, ruimte en indeling van de dag, alsook ruimte voor ontspanning en 'even op adem komen' was top! Goed werk!”*

Het werken met het burgerpanel volgens de richtlijnen van Inspraak Nieuwe Stijl heeft een aantal belangrijke leerpunten opgeleverd. Het verdient aanbeveling om deze punten vast te houden en te gebruiken tijdens volgende burgerconsultatie projecten.

### *Werving en selectie*

- het werven van panelleden via onorthodoxe methoden, zoals het aanschrijven van mensen op huisnummers drie, levert een frisse groep enthousiaste burgers op die graag meedenkt over zaken waar ze dagelijks mee te maken hebben
- bij het werven van panelleden moet niet alleen worden gelet op afspiegelingscriteria maar ook op een goede vertegenwoordiging van alle belanghebbenden (in dit geval specifieke invalshoeken zoals bewoners van VINEX-wijken, specifieke aanvoerroutes naar de regio etc)
- burgers willen als burgers benaderd en behandeld worden, en vanuit hun dagelijkse ervaringen meedenken zonder in de rol van burgerprofessional gedrukt te worden.

### *Aanpak en organisatie*

- Panelleden willen meedenken op het moment dat hun mening nog meegenomen kan worden in de besluitvorming. Hoe eerder in het traject, hoe beter.
- Panelleden werken graag in deelgroepen zodat ieders mening tot zijn recht komt en een plek krijgt in het advies.





- Panelleden stellen het op prijs wanneer ze serieus genomen worden door de 'opdrachtgever' en feedback krijgen over hun adviezen. De aanwezigheid van vertegenwoordigers uit bestuurlijke kringen is een goede manier om dat belang te benadrukken.
- Bestuurders krijgen op hun beurt door hun aanwezigheid meer gevoel voor de overwegingen van het panel, wat – naar eigen zeggen - een positieve invloed heeft op hun commitment voor het consultatieproces
- Panelleden hechten veel waarde aan inzicht in wat bestuurders met hun adviezen hebben gedaan of gaan doen (feedback, terugkoppeling en verantwoording)
- Werken met panels in een vroege fase van besluitvormingsproces vraagt om vertrouwen. Dat houdt soms in dat producten die nog niet publiek beschikbaar zijn (Of soms nog niet eens bestuurlijk zijn besproken) door het panel worden besproken.
- Panelleden beschamen dit vertrouwen niet: afspraken worden zonder uitzondering nagekomen.
- Werken met panels in een vroeg stadium van het besluitvormingsproces vraagt om zo scherp mogelijk gedefinieerde adviesvragen (wat willen we weten?) die bij voorkeur voorafgaand aan het inspraaktraject worden geformuleerd.



## Bijlage A: Samenstelling burgerpanel

### Verdeling Burgerpanel in aantallen

Variabele	Ring 1	Ring 2	Totaal
<i>Omgeving (ring 1)</i>			
Utrecht	10		10
Amersfoort/Hilversum	7		7
<i>Corridor (ring 2)</i>			
Gouda		1	1
Den Bosch		1	1
Flevoland		2	2
Arnhem/Nijmegen		2	2
Amsterdam		0	0
Zwolle		2	2
<i>Geslacht</i>			
Man	7	4	11
Vrouw	10	4	14
<i>Leeftijd</i>			
18-44	10	4	14
45-64	6	3	9
65-74	1	1	2
<i>Opleiding</i>			
Basisonderwijs		1	1
VMBO/Mulo/LBO	1	1	2
MBO/havo/vwo	7	3	10
HBO	7	2	9
WO	2	1	3
<i>Inkomen</i>			
tot 17.500	nb	2	2
17.500-34.000	nb	1	1
34.000-56.000	nb	3	3
meer dan 56.000	nb	2	2
<i>Herkomst</i>			
Autochtoon	16	7	23
Allochtoon	1	1	2
<i>Gezinssituatie</i>			
met kinderen	7	2	9
zonder kinderen	10	6	16

### Afspiegelingscriteria

Ring 1	Ring 2	Totaal
<b>10</b>		<b>10</b>
<b>7</b>		<b>7</b>
	1	1
	1	1
	1	1
	1	1
	1	1
	1	1
		12
		13
		0
		0
		14
		9
		2
		1
		5
		11
		5
		3
		2
		1
		1
		3
		2
		23
		3
		0
		9
		16



<i>Woonomgeving</i>				
Stedelijk	12	6	18	15
Landelijk	5	2	7	10
<i>Politieke voorkeur</i>				
Links	2	1	3	3
Links vh midden	5	2	7	8
Rechts vh midden	8	4	12	13
Rechts	0	1	1	1
Overig	2	0	2	0
<i>Vervoer</i>				
Auto	9	5	14	19
OV	5	2	7	3
Fiets/lopen	2	1	3	3
Anders	1		1	
<i>Verplaatsingsredenen</i>				
Winkelen/boodschappen	0	0	0	7
Sociaal recreatief	3	2	5	10
Werk	12	6	18	7
School/opleiding			0	1
<i>Handicap</i>				
Ja	0	3	3	
Nee	17	5	22	



## Bijlage B: Het beoordelingskader

Tijdens een bijeenkomst op 8 december 2007 hebben wij, het burgerpanel 'bereikbaarheid Midden-Nederland 2020', gesproken over wat wij verstaan onder het begrip bereikbaarheid en wat wij daarbij belangrijk vinden. Ook hebben we besproken of de voorwaarden die we aan goede bereikbaarheid stellen, dezelfde zijn voor alle soorten bestemmingen in het gebied.

Wat betreft goede bereikbaarheid hebben we vastgesteld dat vier zaken voor ons van belang zijn. Deze hebben we hieronder uitgewerkt.

<b>Voor goede bereikbaarheid zijn voor ons van belang:</b>	
<p><i>Tijd</i></p> <p>Hierbij vinden we belangrijk dat:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Een bestemming zonder oponthoud en tegenslagen te bereiken is;</li><li>– De reistijd staat in verhouding tot de afstand;</li><li>– De aankomsttijd betrouwbaar is;</li><li>– De reis(tijd) voorspelbaar is;</li><li>– Er goede aansluitingen zijn bij overstappen en bij het veranderen van vervoerswijze;</li><li>– De keuzevrijheid bestaat om op elk moment van de dag op een bestemming aan te komen.</li></ul>	<p><i>Comfort</i></p> <p>Hierbij vinden we belangrijk dat:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Bij het overstappen goede wachtovervoorzieningen beschikbaar zijn;</li><li>– Ook mensen met een fysieke beperkingen ik op een bestemming kunnen komen;</li><li>– Ook mensen kinderen en kinderwagens op een bestemming kunnen komen;</li><li>– Er een goede bewegwijzering is;</li><li>– Een bestemming onder alle weersomstandigheden bereikbaar is.</li></ul>
<p><i>Goede en voldoende infrastructuur</i></p> <p>Hierbij vinden we belangrijk dat:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Een bestemming (ook) te voet of met de fiets bereikbaar is;</li><li>– Er voldoende parkeergelegenheid is;</li><li>– Een bestemming met verschillende vervoersmiddelen te bereiken is;</li><li>– Een bestemming bereikbaar is via verschillende routes;</li><li>– Een bestemming via goede en snelle OV aansluitingen te bereiken is.</li></ul>	<p><i>Redelijke kosten</i></p> <p>Hierbij vinden we belangrijk dat:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– De reiskosten in verhouding staan tot de reisafstand en de kwaliteit van het vervoer;</li><li>– Reizen zowel in eigen tijd als in werktijd betaalbaar is;</li><li>– Niet alleen reizen per OV, maar ook reizen met eigen vervoermiddelen (fiets, auto) betaalbaar is.</li></ul>



***Daarbij stellen we de volgende aanvullende voorwaarden:***

- Bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van de leefomgeving, door bijvoorbeeld te veel CO2-uitstoot;
- Bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van de leefomgeving;
- Vervoer moet betaalbaar zijn, en
- Bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid in mijn omgeving.

Wat betreft de (goede) bereikbaarheid van verschillende soorten bestemmingen hebben wij het begrip bereikbaarheid hieronder voor vier bestemmingen specifiek gemaakt.

***Voor een goede bereikbaarheid van de volgende bestemmingen vinden we het belangrijk dat:***

**Een binnenstad:**

- beter bereikbaar is per openbaar vervoer dan per auto;
- aan de randen goed bereikbaar is per auto (parkeerfaciliteiten), met vanaf de randen betaalbare, frequente, veilige en betrouwbare OV voorzieningen naar de binnenstad zelf;
- per auto vooral bereikbaar is voor mensen die in de binnenstad wonen;
- goed bereikbare scholen, winkels, horeca, cultuurvoorzieningen en uitgaansgelegenheden heeft;
- geen grote evenementen (voetbalwedstrijden, beurzen) en geclusterde winkelvoorzieningen (woonboulevards, grote supermarkten, etc.) hoeft te herbergen;
- een bereikbare stadsrand heeft zonder dat het buitengebied (woongebied en groen) er onder lijdt.

**Een recreatiegebied:**

- minder snel bereikbaar hoeft te zijn dan bijvoorbeeld een binnenstad - betrouwbaarheid en bereikbaarheid spelen een secundaire rol;
- comfortabele overstapvoorzieningen heeft en kinderen er makkelijk naar toe te nemen zijn;
- met alle soorten vervoer bereikbaar is;
- wat betreft bossen/natuurgebieden vooral bereikbaar is per auto: zij moeten een goede (centrale)parkeergelegenheid hebben;
- dat vooral de veiligheid (verlichting) en gebruiksvriendelijkheid (goede bewegwijzering) van de infrastructuur goed is, de soort infrastructuur speelt een kleinere rol;
- bereikbaar is met aandacht voor het behoud van natuur en het beperken van CO2-uitstoot.



<p><b>Een bedrijventerrein:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>– vooral voor vrachtverkeer goed bereikbaar is;</li><li>– een goede aansluiting op zowel het wegennet (en de snelweg) als op het spoornet en waterwegennet heeft;</li><li>– zo ingericht is dat vrachtverkeer en personenvervoer elkaar niet hinderen;</li><li>– voor werknemers/personeel van en naar het werk goed bereikbaar is per OV;</li><li>– voldoende parkeergelegenheid heeft;</li><li>– betrouwbare en voorspelbare reistijden heeft in verband met werktijden;</li><li>– een goede bewegwijzering heeft;</li><li>– ingericht wordt met aandacht voor milieu, veiligheid (op- en afritten) en de leefbaarheid van de omgeving.</li></ul>	<p><b>Een VINEX-wijk:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>– al in een vroeg stadium goed bereikbaar is per betaalbaar openbaar vervoer;</li><li>– een goede aansluiting op het wegennet heeft (in het bijzonder snelwegen);</li><li>– goede faciliteiten voor 'sjouwende' mensen (met kinderen, boodschappen, kinderwagens, etc.) heeft;</li><li>– parkeervoorzieningen voor de deur van de bewoners verschaft;</li><li>– goede bewegwijzering heeft;</li><li>– betrouwbare en voorspelbare reistijden heeft;</li><li>– veilig is (oversteken, fietspaden snelheidslimieten).</li></ul>
---	---



## Bijlage C: Bereikbaarheidsknelpunten

Van: het burgerpanel 'Bereikbaarheid Midden-Nederland 2020'

Aan: het Utrechts Verkeer- en Vervoer Beraad

Midden-Nederland, 26 januari 2008

Geacht UVVB,

Wij, het burgerpanel Bereikbaarheid Midden-Nederland 2020, vormen met 23 leden een afspiegeling van de bevolking die in onze regio woont of zich daardoorheen verplaatst. Wij zijn een diverse groep mensen, met verschillende interesses, achtergronden, gebruiken, leefwijzen en perspectieven. Wat ons bindt – naast het gegeven dat de meerderheid van ons op huisnummer 3 woont – is dat wij de discussie over bereikbaarheid en mobiliteit belangrijk vinden. Vanuit onze dagelijkse ervaringen met bereikbaarheid en mobiliteit denken wij mee over de maatregelen die genomen moeten worden om in de toekomst een goede bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te kunnen garanderen.

Op zaterdag 26 januari 2008 hebben wij ons gebogen over twee adviesvragen van uw zijde:

- Wat zijn, volgens het burgerpanel, de te verwachten bereikbaarheidsknelpunten in de regio Midden-Nederland in 2020 die aandacht verdienen in het kader van de Pakketstudies?
- Hoe kijkt het panel in dat opzicht aan tegen de knelpunten die het UVVB zelf heeft benoemd? Zijn die de juiste, ontbreken er punten, of zijn er die minder belangrijk zijn?

Met veel genoegen bieden wij u hierbij ons advies aan.



## Onze bereikbaarheidsknelpunten in 2020

*“Wat zijn, volgens het burgerpanel, de te verwachten bereikbaarheidsknelpunten in de regio Midden-Nederland in 2020 die aandacht verdienen in het kader van de Pakketstudies?”*

### *De aanpak*

Om tot het antwoord op deze vraag te komen, hebben we gesproken over de bereikbaarheidsproblemen uit ons dagelijks leven. Een overzicht van de bereikbaarheidsknelpunten die we individueel ervaren, is te vinden in bijlage A. Bijlage B bevat een overzicht van deze individuele bereikbaarheidsknelpunten ‘anno nu’ op een kaart van Midden-Nederland.

Vervolgens hebben we in twee groepen – één met aandacht voor ‘de ring rond Utrecht’ en één met aandacht voor ‘de driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort’ – gesproken over de voorgenoemde maatregelen op bereikbaarheidsgebied en over sociale, economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Dit hebben we gedaan met twee experts. Een overzicht van de besproken maatregelen en ontwikkelingen is te vinden in bijlage D van ons advies.

Naar aanleiding van deze gesprekken en de eerder vastgelegde bereikbaarheidsproblemen hebben we een overzicht opgesteld van de knelpunten die volgens ons zullen gelden in 2020 en daarom aandacht verdienen in het kader van de Pakketstudies. Voordat we de eerste adviesvraag beantwoorden, willen we echter nog enkele zaken aantekenen:

- We zijn bij het identificeren van knelpunten in eerste instantie – aan de hand van het beoordelingskader dat we tijdens een eerdere bijeenkomst hebben geformuleerd en dat als bijlage E met dit advies is meegestuurd – uitgegaan van onze individuele ervaringen. We hebben niet geprobeerd het eens te worden over de onderliggende waardeoordelen en de knelpunten te prioriteren. Deze werkwijze leidt ertoe dat niet alle knelpunten collectief worden onderschreven.
- We zijn bij het formuleren van ons antwoord inhoudelijk ondersteund door twee experts. De bereikbaarheidsknelpunten die we nu formuleren zijn gebaseerd op het inzicht in de te verwachten maatregelen of ontwikkelingen die we van hen te horen hebben gekregen.
- Over de wenselijkheid van de ontwikkelingen en maatregelen die door de experts zijn ingebracht, zijn we het niet altijd eens. De huidige aandacht voor het verbreden van verschillende snelwegen of meer nieuwbouw in onze regio bijvoorbeeld, baren enkelen van ons ook zorgen. Ons antwoord op de adviesvraag impliceert dus niet dat wij achter de maatregelen en ontwikkelingen staan waarop het overzicht van de bereikbaarheidsknelpunten in 2020 is gebaseerd.
- De discussie tussen de panelleden en de expert die de problemen in de ‘ring’ hebben besproken richtte zich voor een belangrijk deel ook op prijsbeleid en de te verwachten effecten hiervan voor bereikbaarheid. In de groep die de problemen in de ‘driehoek’ hebben besproken, is het prijsbeleid weliswaar ter sprake gekomen, maar is de deskundige niet dieper ingegaan op de verwachte effecten ervan.

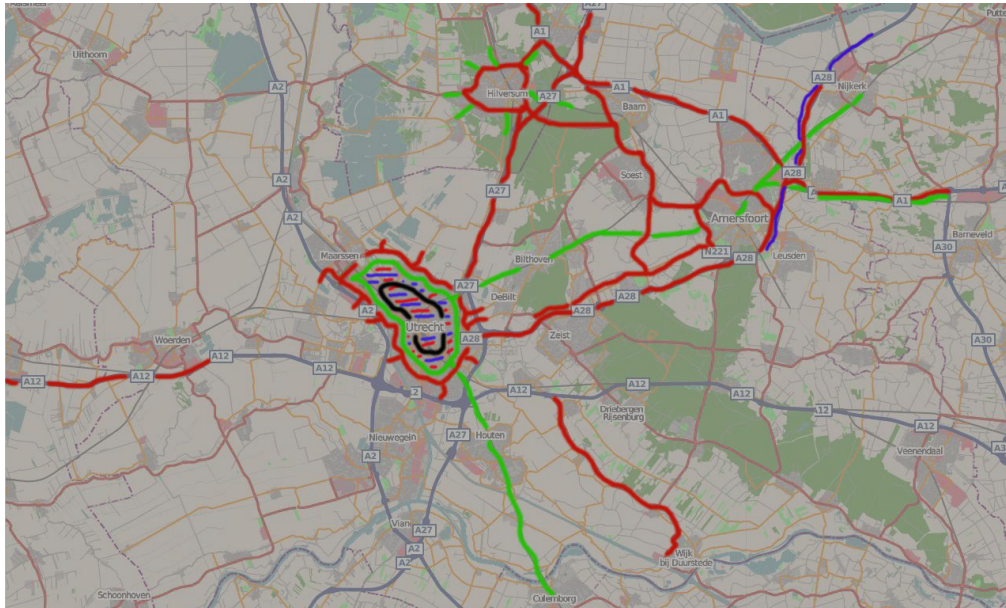




## Onze bereikbaarheidsknelpunten op de kaart

Als antwoord op de eerste adviesvraag, bieden wij als eerste op de kaart hieronder een overzicht aan van de locatiegeboden knelpunten die wij voor 2020 voorzien in Midden-Nederland.

Figuur 1. Gecombineerde knelpuntenkaart 2020



### Legenda bij Figuur 1

- Groen: knelpunten voor OV
- Zwart: knelpunten voor fietsers
- Rood: knelpunten voor autoverkeer
- Blauw: knelpunten voor vrachtovervoer

Deze kaart laat zien dat wij in en rondom de binnenstad van Utrecht verschillende knelpunten verwachten. In het gebied dat de driehoek wordt genoemd, hebben we vrijwel alle hoofdwegen gemarkeerd. In vergelijking met onze knelpuntenkaart anno 2008 valt op dat op de knelpuntenkaart 2020 een aantal markeringen in en rondom de stad Utrecht is weggefallen. In het studiegebied tussen Amersfoort, Hilversum en Utrecht zijn er juist knelpunten bijgekomen. Voor dit studiegebied bevinden de meeste voorgenomen maatregelen voor het wegverkeer zich vooralsnog in een plan- of studiefase, waardoor de situatie in 2020 volgens ons vooralsnog niet veel anders zal zijn dan de situatie nu. De knelpunten die op de kaart staan, lichten we hieronder toe:



## Knelpunten ring Utrecht

- de snelweg A12

De A12 wordt van Utrecht tot voorbij Woerden verbreed. Wij verwachten vanaf Woerden een knelpunt als gevolg van de verderop gelegen versmalling van de A12.

- De binnenstad van Utrecht kent verschillende problemen

De bereikbaarheid van de binnenstad blijft slecht. De aan- en afvoer van auto's en vrachtwagens naar de wegen rondom Utrecht loopt vast, ondanks de aanleg van enige fly-overs. Parkeren voor auto's zal nog steeds problemen geven. Fietsers kunnen hun fiets niet kwijt bij het station en kunnen door de stad slecht hun weg vinden.

- Het treinverkeer in de richting van Zaltbommel

Zaltbommel is vanuit Utrecht alleen per stoptrein te bereiken. De reistijd op dit traject is erg lang.

Knelpunten driehoek Amersfoort -Utrecht-Hilversum

- Het treinverkeer van Utrecht richting Amersfoort/Zwolle en Barneveld

De treinverbindingen op deze lijnen van en naar Utrecht zijn onbetrouwbaar.

- De situatie op en rondom knooppunt Hoevelaken

De bereikbaarheid via de snelweg en het onderliggende wegennet blijft voor het autoverkeer en vrachtverkeer slecht.

- De situatie op de snelwegen van de 'driehoek'

Aangezien de maatregelen voor deze wegen volgens ons vooralsnog niet meer dan plannen zijn, zal de bereikbaarheid via deze snelwegen slecht blijven.

- De situatie in en rondom Amersfoort

Op de ring rond Amersfoort en in het omliggende gebied zijn er problemen voor het wegverkeer, met name door sluipverkeer dat de omliggende snelwegen sneller wil bereiken.

- De belangrijke wegen binnen de 'driehoek'

Door het sluipverkeer dat gebruik maakt van het onderliggende wegennet van de A1, A27 en A28 en de vele gelijkvloerse spoorwegovergangen voor veelgebruikte treintrajecten, blijft de bereikbaarheid via deze wegen slecht.

- De situatie in en rondom Hilversum.

De wegen in en rondom de stad zijn slecht bereikbaar, met name tijdens de spits. Daarnaast zijn de verbindingen van Hilversum naar het buitengebied per OV slecht.

- De weg tussen Bunnik en Wijk bij Duurstede

Deze weg geeft problemen voor het autoverkeer.



## Onze bereikbaarheidsknelpunten per onderwerp

Niet alle bereikbaarheidsknelpunten die wij onderscheiden zijn locatiegebonden en kunnen op de kaart worden ingetekend. Daarom noemen wij hieronder onze knelpunten op het gebied van infrastructuur, kosten, comfort/veiligheid en randvoorwaarden:

Wat betreft infrastructuur:

- *Voor het OV*
  - Er zijn – in zo ongeveer alle binnensteden in de regio – te weinig alternatieve routes beschikbaar. Reizen moet altijd via het stadscentrum.
  - OV-verbindingen sluiten niet altijd goed op elkaar aan. Een voorbeeld hiervan is de verbinding tussen Huizen en Naarden.
  - OV in en naar Hilversum, vooral van en naar buurgemeenten, is slecht en beperkt.
  - OV-verbindingen naar verschillende voorzieningen zijn slecht wat betreft de (24-uurs) continuïteit ervan.
  
- *Voor fietsers*
  - Fietspaden in de stad zijn vaak te smal. Bovendien beperken paaltjes op fietspaden de doorgang van o.a. mensen met fietskarren e.d..
  - De bewegwijzering voor fietsers in het centrum van Utrecht is slecht.
  
- *Voor wegverkeer in het algemeen*
  - De spoorwegen in het gebied Baarn, Hilversum, Soest, Bilthoven zijn erg druk en hebben veel gelijkvloerse spoorwegovergangen, waardoor slagbomen vaak (lang) dicht zijn en de doorstroming van het wegverkeer belemmeren.
  - Bereikbaarheid in en rond Hilversum is slecht; veel files en oponthoud.
  - Ziekenhuizen (oude en nieuwe locaties) zijn niet goed bereikbaar voor ambulancediensten.
  
- *Zowel voor OV als voor auto's*
  - Ziekenhuizen en andere zorgvoorzieningen zijn slecht bereikbaar. Het sluiten van ziekenhuizen betekent voor veel mensen bijvoorbeeld dat zij verder moeten reizen om spoedeisende hulp te kunnen krijgen, zowel met de auto als met het OV.
  - Het transferium bij het station Barneveld-Noord is alleen bruikbaar voor reizigers richting Amersfoort.
  
- *Voor het autoverkeer*
  - Parkeren in de binnenstad van Utrecht is heel moeilijk. Dit zal in de toekomst alleen maar moeilijker worden.
  - De A28 is overbelast, in het bijzonder rond het knooppunt Hoevelaken, en veroorzaakt daardoor sluisverkeer.

Wat betreft kosten:

- *Voor het OV*
  - De kosten voor het OV zijn te hoog in vergelijking met de kosten voor het reizen met de auto.
  - De kosten voor het OV zijn te hoog tijdens de spits wanneer deze worden afgezet tegen de afstand die je er in een bepaalde tijd voor kunt afleggen.
  - Overigens tekenen we hierbij op dat we ons er van bewust zijn dat de hoge kosten van het OV ook een kwestie van beleving zijn.



- *Voor het autoverkeer*
- De accijnzen voor brandstof zijn te hoog, hoewel we ons ervan bewust zijn dat we niet weten wat er met accijnzen zal gebeuren in de toekomst.
- In de toekomst kan tol (rekeningrijden) een minder drukke spits tot gevolg hebben, maar ook een verschuiving van de drukte. De verwachting is dat het prijsbeleid zich dan zal richten op ‘nieuwe’ drukke tijden, waardoor de gemiddelde kosten voor de (ook op andere tijden rijdende) autorijder alsnog zullen stijgen. Zo zal de drukte zich verplaatsen en zullen de kosten onvermijdbaar blijken te zijn, waardoor we een ‘wet van behoud van ellende’ voorzien.
- Parkeren is te duur.

Wat betreft comfort en veiligheid:

- *Voor de leefbaarheid*
- De spreiding van drukte in het (auto-)verkeer naar aanleiding van prijsbeleid kan een grotere onveiligheid op de weg tot gevolg hebben; denk bijvoorbeeld aan de gevolgen van de toenemende drukte buiten de spits voor spelende kinderen op straat.
- *Voor het OV*
- Het naast elkaar bestaan van verschillende betaalsystemen in het OV is lastig. Ze belemmeren het overstappen op andere vormen van vervoer.
- Het OV (trein) heeft slechts beperkte voorzieningen voor gehandicapten.
- Na 24:00u zijn er geen passende OV-voorzieningen om uit de stad (Utrecht) te komen.
- *Voor fietsers*
- Bromfietsen op het fietspad zorgen op sommige plaatsen voor onveilige situaties voor fietsers.
- Er zijn te weinig fietsenstallingen, met name bij NS-stations.
- *Voor wegverkeer in het algemeen*
- Wegen hebben geen voorzieningen om vervoersmiddelen te scheiden.
- Er bestaat nog geen ‘slimme’ bereikbaarheidsinformatie, die rekening houdt met files, weersomstandigheden, kosten, enzovoorts.
- Sluipverkeer zorgt op het onderliggende wegennet voor opstoppingen en onveiligheid – bijvoorbeeld rond Driebergen-Zeist, maar ook tussen Soest en Utrecht – doordat aansluitingen op snelwegen niet goed zijn. Daarbij tekenen we wel aan dat we verwachten dat het sluipverkeer in de ring rond Utrecht zal verminderen wanneer de verbindingen met snelwegen verbeterd worden.
- *Voor het autoverkeer*
- De parkeervoorzieningen bij recreatiegebieden zijn vaak onvoldoende, zoals bij Lage Vuursche.

Wat betreft de randvoorwaarden:

- *Voor de leefbaarheid*
- Het lawaai van goederentreinen in Utrecht-West zorgt voor overlast.
- Oplossingen/maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid mogen niet leiden tot (meer) verrommeling van het landschap, overlast of stank. Geen ‘plakwerk’ maar maatregelen op basis van structurele lange-termijnoverwegingen. Bij het uitvoeren van bereikbaarheidsoplossingen moet rekening worden gehouden met de omgeving waarin zij een plaats krijgen.
- Lawaai door het verkeer op de rondwegen van Utrecht zorgt voor overlast. Door het verbreden hiervan kan dit in de toekomst alleen maar sterker worden.



- Door in de toekomst meer ruimte te geven aan autoverkeer op bredere snelwegen, kan de druk op het milieu groter worden en kan de druk op het verkeer in het gebied rondom de regio te groot worden. Aan de andere kant zorgen bredere wegen voor een betere doorstroming van het verkeer, waardoor de uitstoot van CO2 en fijnstof minder wordt.
- Drukke en verschillende maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren, zoals drempels, algemene snelheidsbeperkingen of bloembakken, kunnen er voor zorgen dat het verkeer langzamer moet rijden of zelfs moet stilstaan. Dit heeft een grotere uitstoot van uitlaatgassen tot gevolg, met negatievere gevolgen voor milieu van dien.
  - *Voor het autoverkeer*
- Parkeernormen die worden gehanteerd bij de aanleg van bijvoorbeeld nieuwbouw eengezinswoningen zijn in de regel te laag. Hierdoor is er vaak al vlak na de oplevering sprake van een tekort aan parkeerplaatsen.



## Onze visie op de knelpunten van het UVVB

“Hoe kijkt het panel in het licht van haar eigen knelpuntenanalyse aan tegen de knelpunten die het UVVB zelf heeft benoemd? Zijn die de juiste, ontbreken er punten, of zijn er die minder belangrijk zijn?”

Om antwoord op deze vraag te geven, zijn wij in gesprek gegaan met wethouder De Weger. De heer De Weger heeft ons aan de hand van een aantal kaarten laten zien waar het UVVB in 2020 knelpunten voorziet indien er naast bestaande maatregelen geen aanvullende maatregelen worden getroffen in de komende periode. Twee dingen vallen ons op:

- De knelpuntenanalyse van het UVVB is vooral een auto aangelegenheid
- De knelpuntenanalyse van het UVVB is politiek gekleurd

De kaarten en knelpunten die aan ons zijn voorgelegd gaan met beduidend meer diepgang in op knelpunten voor autoverkeer. Zeker in vergelijking met de analyse die is uitgevoerd voor het openbaar vervoer, valt op dat de autoknelpunten veel gedetailleerder in kaart zijn gebracht. De wethouder beaamt dat het UVVB meer informatie verzamelt voor autoverkeer en dat de analyse voor autoknelpunten fijnmaziger en uitgebreider is.

Verder vinden wij de kaarten en knelpunten politiek gekleurd. Sommige ontwikkelingen waarover wél al besluiten zijn genomen, zijn niet meegenomen in de analyse (prijsberekening/rekeningrijden), terwijl andere, nog onzekere ontwikkelingen (woningbouwprojecten) wel zijn betrokken bij de berekeningen. Eén van de insteken voor de kaarten lijkt de politieke haalbaarheid van mogelijke oplossingen te zijn ('kunnen we dit verkopen aan onze achterbannen?'). Wethouder De Weger bevestigt dat politieke haalbaarheid een rol speelt bij de analyse van de knelpunten en het bepalen van mogelijke oplossingen. Wij willen als panel echter een zo compleet en waarheidsgetrouw mogelijk beeld van de alle knelpunten, zonder dat de politieke haalbaarheid van eventuele oplossingen daarin een rol speelt.

Vanuit deze achtergrond brengen we het volgende advies uit:

- Voer met name ook voor het Openbaar Vervoer een gedetailleerde analyse uit.
- Houd de analyses voor de te verwachten knelpunten voor personenvervoer, goederenvervoer, openbaar vervoer en fietsverkeer naast elkaar en betrek ze zo veel mogelijk op elkaar – bedenk bijvoorbeeld dat vastlopend autoverkeer het gevolg van tekort schietend openbaar vervoer kan zijn.
- Betrek naast de cijfers ook onderzoeksgegevens over de beleving en ervaring van knelpunten onder burgers bij het berekenen van mobiliteit en bereikbaarheid.
- Besteed aandacht aan de (individuele) kosten die verbonden zijn aan verschillende vormen van bereikbaarheid en mobiliteit en sta er bij stil dat kosten een factor van belang zijn voor de beleving van mobiliteit en bereikbaarheid.



- Leg het begrip leefbaarheid breder uit dan alleen verkeersveiligheid. Ook elementen als overlast en verrommeling moeten worden meegenomen (voor een indruk van andere leefbaarheidsproblemen die wij verwachten, verwijzen wij u naar onze eigen knelpuntenanalyse).
- Besteed meer aandacht aan milieu en leefomgeving. Milieuoverwegingen lijken een marginale rol te spelen in de knelpuntenanalyse van het UVVB. Wij hechten echter aan aandacht voor het milieu en aan een goede balans tussen bereikbaarheid en behoud van kwaliteit van de omgeving. Neem in dat opzicht geen genoegen met het voldoen aan Europese regels en richtlijnen voor lucht en geluid, maar formuleer eigen ambities die maat- en normgevend zijn.



## Bijlage D: Maatregelenpakketten

Van: het burgerpanel 'Bereikbaarheid Midden-Nederland 2020'

Aan: het Utrechts Verkeers- en VervoersBeraad

Midden-Nederland, 6 juli 2008

Geacht UVVB,

Wij, het burgerpanel Bereikbaarheid Midden-Nederland 2020, denken vanuit onze dagelijkse ervaringen met bereikbaarheid en mobiliteit mee over de maatregelen die genomen moeten worden om in de toekomst een goede bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te kunnen garanderen. In januari van dit jaar boden we u ons eerste advies aan. In dit advies schetsten we de bereikbaarheidsknelpunten in de regio Midden-Nederland die wij in 2020 verwachten en waarvan wij vinden dat ze aandacht verdienen in het kader van de Pakketstudies.

Op zaterdag 14 juni 2008 hebben wij ons gebogen over de tweede adviesvraag van uw zijde:

*“Hoe zouden volgens het burgerpanel de maatregelenpakketten voor de regio Midden-Nederland (Ring Utrecht en driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort) moeten worden samengesteld die bijdragen aan verbetering van de huidige bereikbaarheidsproblemen en knelpunten?”*

Met veel genoegen bieden wij u hierbij ons advies en onze overwegingen daarbij aan.





## **Maatregelenpakketten voor de regio Midden-Nederland**

*“Hoe zouden volgens het burgerpanel de maatregelenpakketten voor de regio Midden-Nederland (Ring Utrecht en driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort) moeten worden samengesteld die bijdragen aan verbetering van de huidige bereikbaarheidsproblemen en knelpunten?”*

### *De aanpak*

Om tot het antwoord op deze vraag te komen, hebben we allereerst in vier groepen de mogelijke lokaliseerbare maatregelen voor de fiets, het openbaar vervoer en het onderliggend wegennet besproken aan de hand van een groslijst (van het UVVB). De vier groepen – twee voor de Ring en twee voor de Driehoek - waren geografisch zodanig ingedeeld dat we ons konden buigen over de maatregelen voor knelpunten in onze meest directe woonomgeving. Elke groep heeft de maatregelen voor ‘hun’ deelgebied kort besproken en beoordeeld. De maatregelen waar wij niets in zien hebben we verworpen, terwijl we andere maatregelen als ‘goede voorbeelden’ hebben bestempeld. Deze goede voorbeelden hebben we op een kaart gezet en aan elkaar gepresenteerd. Op deze manier hebben we een gezamenlijk beeld gekregen van de (grote hoeveelheid aan) verschillende soorten lokaliseerbare maatregelen waar het UVVB aan denkt. Een overzicht van de goede en slechte maatregelen die wij hebben geïdentificeerd en onze overwegingen daarbij vormen het eerste deel van ons advies.

Vervolgens hebben we ons in twee groepen gebogen over twee knelpunten in het studiegebied die een centrale rol spelen in de mobiliteitsproblematiek van het hoofdwegennet van de regio: knooppunt Hoevelaken en de Ring Utrecht. Twee experts, Erik de Kievit en Peter Smit, hebben de verschillende scenario's waaraan wordt gedacht door het UVVB aan beide groepen gepresenteerd en toegelicht. Vervolgens hebben we in de twee groepen gediscussieerd over de voor- en nadelen van de verschillende scenario's en per groep bekeken in welk(e combinatie van) scenario(s) we het meeste vertrouwen hebben. De positieve en negatieve punten van de verschillende scenario's en de ideaalscenario's van de verschillende groepen vindt u in het tweede deel van ons advies.

Daarna hebben we gezamenlijk gesproken over overige, niet lokaliseerbare maatregelen. Een van de experts heeft aan de hand van de zogenaamde ladder van Verdaas toegelicht welke rol dergelijke maatregelen kunnen spelen bij het te lijf gaan van de mobiliteitsproblematiek in de regio. Onze reactie met betrekking tot dit type maatregelen treft u in het derde deel van dit advies aan. In hetzelfde deel is een aantal kritische slaag- en faalfactoren opgenomen, het resultaat van een inventarisatie van de overwegingen die wij het UVVB willen meegeven bij het samenstellen van de maatregelenpakketten. Ook treft u onze reactie aan op een ruwe schatting van de totale geschatte kosten van alle lokaliseerbare maatregelen die wij als ‘goed’ hebben bestempeld.

Bij het bespreken van de verschillende typen maatregelen is in mindere mate dan bij vorige bijeenkomsten geprobeerd om consensus te bereiken. We gaan er echter van uit dat onze adviezen en overwegingen exemplarisch zijn voor de houding en gedachten van een diverse groep van zestien burgers die op verschillende manieren en met verschillende doeleinden in, door en rondom de regio Midden-Nederland reist.



## **Reactie UVVB op advies over knelpunten in 2020**

Voordat we aan de slag zijn gegaan met de maatregelenpakketten, heeft Dhr. Luchtenveld, wethouder van Amersfoort, namens het UVVB gereageerd op ons advies over de bereikbaarheidsknelpunten in de regio Midden-Nederland die wij in 2020 verwachten en waarvan wij vinden dat ze aandacht verdienen in het kader van de Pakketstudies.

Wethouder Luchtenveld heeft nogmaals onderstreept hoeveel belang het UVVB aan onze meedenkkraacht hecht. Vervolgens heeft hij toegelicht op welke vlakken onze analyse overeenkomt met die van het UVVB en op welke terreinen er juist verschillen zijn.

### Overeenkomsten

Het UVVB herkent en onderschrijft de volgende knelpunten/aandachtspunten die wij hebben gesignaleerd en waarvoor maatregelen voor moeten worden getroffen:

- Binnenstadsdistributie en (fiets-)parkeren
- Wegwijzers en comfort van fietsroutes in de binnenstad
- Goede bereikbaarheid van stadscentra met het openbaar vervoer
- Veel gelijkvloerse spoorwegovergangen
- Alle hoofdwegen en knooppunten (zoals Hoevelaken)
- Sluipverkeer
- De bereikbaarheid van Hilversum
- Gebrek aan slimme bereikbaarheidsinformatie
- Inzetten van R.O. om bereikbaarheid te verbeteren

### Verschillen

Het UVVB merkt daarnaast ook een aantal verschillen op tussen de analyse van het panel en de resultaten van de pakketstudies. Deze verschillen gaan met name over de volgende conclusies van onze knelpuntenanalyse:

- Er is in de pakketstudies te veel aandacht voor uitbreiding van weginfrastructuur
- Bereikbaarheid ziekenhuizen (ook voor ambulancediensten) is niet goed
- De kosten van het OV zijn hoog of worden als zodanig beleefd
- Functie van tol of rekening rijden wordt overschat ('wet van behoud van ellende')
- Voorzieningen voor gehandicapten (OV/trein) zijn beperkt
- OV dienstregeling na 24:00 uur is beperkt
- Mobiliteit rondom recreatiegebieden vraagt om verbetering
- Er is te weinig aandacht voor ambities t.a.v. leefbaarheid (verkeersveiligheid, lawaai, CO2 en fijnstof) in de pakketstudies.

Wethouder Luchtenveld geeft aan dat het UVVB een groot deel van deze punten nog niet benoemd had maar wel degelijk belangrijk vindt en onderschrijft. Wat betreft de overschatting van het effect van geprijzen (tol of rekeningrijden) meldt de wethouder dat er in het buitenland goede resultaten zijn geboekt met soortgelijke projecten, maar dat de waarschuwing van het panel terecht is. Het UVVB kan zich ook vinden in de wens om het comfort in het OV te verbeteren, waaronder het uitbreiden van dienstregelingen na middernacht.



Een punt waarop het UVVB met het panel van mening verschilt gaat over ambities t.a.v. leefbaarheid in de pakketstudies. Wij vinden het belangrijk dat het UVVB ambities op dit gebied formuleert. Het UVVB gaat uit van Europese wettelijke normen en regels, die volgens het UVVB al zo scherp en streng zijn (en moeilijk aan te voldoen is) dat het formuleren van ambities die verder gaan dan de Europese normen niet realistisch is. Dhr. Luchtenveld geeft aan dat voor alle maatregelen met behulp van een zogenaamde Milieu Effect Rapportage (MER) gekeken wordt naar de effecten van de maatregelen op het milieu.

#### Aanvullende vragen

Na deze toelichting hebben we Wethouder Luchtenveld gevraagd om de ruimte kort te verlaten zodat we de terugkoppeling konden bespreken en eventuele aanvullende vragen konden bedenken. We kwamen tot de conclusie dat de manier waarop het UVVB op ons advies heeft gereageerd uitgebreid en vertrouwenwekkend is. Wel roept de toelichting nog een aantal vragen op die we aan de wethouder hebben voorgelegd:

- Heeft het UVVB voldoende kennis van en inzicht in cijfers over alle modaliteiten?
- Is de knelpuntenanalyse voor het OV even zorgvuldig en diepgaand uitgevoerd als voor het wegennet?
- Worden OV bedrijven in voldoende mate betrokken bij het nadenken over maatregelen voor het OV?
- Waarom vindt het UVVB werken met ambities die gelijk zijn aan wettelijke normen voldoende?
- De wettelijke normen betreffende leefbaarheid richten zich slechts op enkele leefbaarheidsthema's, zoals luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Kan het UVVB geen eigen ambities formuleren voor deze thema's, zoals 'groen' en ruimtelijke ordening.
- Hoe krijgen we inzicht in de reactie van het UVVB op het advies dat we vandaag gaan opbouwen?

Dhr. Luchtenveld geeft aan dat inderdaad nog niet voor alle modaliteiten alle mobiliteitskenmerken zijn doorberekend, maar dat daar op dit moment aan gewerkt wordt. Met name de onderlinge invloed van de verschillende modaliteiten vraagt nog om extra aandacht. Bovendien werkt het UVVB met prognoses en modellen waar altijd een onzekerheidsmarge in zit. Dhr. Luchtenveld meldt verder dat er wel degelijk intensief contact is met OV bedrijven. Soms verlopen de onderhandelingen met deze partijen moeizaam omdat er zowel op lokaal als op regionaal niveau afspraken moeten worden gemaakt met verschillende partijen.

Met betrekking tot de in onze ogen beperkte ambities die het UVVB nastreeft ten aanzien van de leefbaarheid van de regio blijft Dhr. Luchtenveld bij het standpunt dat de geldende Europese normen en eisen op dit moment zo streng zijn dat er geen ruimte is voor eigen (aanvullende) ambities. Dhr. Luchtenveld laat tot slot weten dat het UVVB graag het gedeelte van de notulen van de vergadering beschikbaar stelt waarin ons advies wordt besproken. Ook een brief met een inhoudelijke reactie op ons advies blijkt een mogelijkheid. We zien zowel de notulen als een brief graag tegemoet.



## Lokaliseerbare maatregelen (deel 1 advies)

### *Lokaliseerbare maatregelen in de Driehoek*

Degenen van ons die met name met de mobiliteitsproblematiek in en rondom de driehoek Amersfoort-Hilversum-Utrecht in aanraking komen, hebben zich in twee groepen over een eerste voorlopige groslijst van het UVVB met alle mogelijke maatregelen voor de fiets, het openbaar vervoer en het onderliggend wegennet gebogen. Maatregelen voor het hoofd(snel)wegennet zijn in dit deel van het programma buiten beschouwing gelaten.

### *Maatregelen voor de fiets*

**Tabel 2. Goede voorbeelden maatregelen voor de fiets**

<b>Maatregel</b>	<b>Argumentatie</b>
Aanleggen fietstunnel onder spoor bij Hooglanderveen	Voorziet in een duidelijke behoefte
Aanleg/uitbreiding fietsenstallingen Amersfoort-centrum	Het verbeteren van de fietsvoorzieningen op stations wordt door de groep als wenselijk gezien

De groep die de maatregelen voor de fiets rondom Hilversum heeft behandeld, heeft met het oog op het grote belang dat wordt gehecht aan goede bereikbaarheid met de fiets, alle maatregelen die gericht zijn op het verbeteren van fietsverbindingen- of voorzieningen als 'goed voorbeeld' benoemd. De groep is van mening dat goede bereikbaarheid per fiets zo belangrijk is dat de aanpak daarvan regionaal aangepakt moet worden.

**Tabel 3. Maatregelen voor de fiets die door de panelleden zijn verworpen**

<b>Maatregel</b>	<b>Argumentatie</b>
Aanleg fietstunnel Hertekop	Bestaat al, waarom nog een fietstunnel aanleggen?

Bij het bespreken van de fietsmaatregelen komt naar voren dat het moeilijk is om goed over de maatregelen te oordelen omdat ze vaak erg lokaal van aard zijn. Wanneer de specifieke plek waarvoor een maatregel mogelijk ons wel bekend is, vinden we het van belang dat de maatregel daadwerkelijk een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie is.

### *Maatregelen voor het OV*

**Tabel 4. Goede voorbeelden OV**

<b>Maatregel</b>	<b>Argumentatie</b>
Realiseren OV-doorsteek Clemensstraat Soest (Boerenstreek)	Beide maatregelen laten zien dat een goede OV-aansluiting van nieuwe wijken belangrijk is. Het voorbeeld in Soest (D36) is eigenlijk te laat. De heropening van het station Soestduinen speelt juist goed in op nieuwe
Heropening station Soestduinen	



	ontwikkelingen (woningbouw)
Verbeteren doorstroming OV Soest-Baarn-Hilversum	Als deze maatregel tot gevolg heeft dat Hilversum direct vanuit Soest per OV kan worden benaderd, raakt deze aan een belangrijke behoefte.
Aanleggen station Huizen bij A27	Naast Hilversum, moet ook Huizen ontsloten worden per OV. Lightrail heeft bovendien de toekomst.
Planstudie (light)rail verbinding Almere-Utrecht	
Instellen busdienst Soest - Zeist-zuid	Bewoners van deze regio hebben behoefte aan deze lijndienst
Randstadspoor doortrekken tot Harderwijk	Deze spoorverbinding voorziet in een duidelijk behoefte
P+R langs A28 Nijkerk/Barneveld (afvangen knp Hoevelaken uit Noorden)-Amersfoort - Utrecht (in richting Utrecht)	P+R voorzieningen zijn een goede manier om steden bereikbaar te houden/maken

Bij het kiezen van goede voorbeelden valt ons op dat we in de verschillende groepen vaak dezelfde argumentatie hebben gebruikt: de maatregel biedt een oplossing voor een probleem en/of voorziet in een bestaande, concrete behoefte van reizigers en mobilisten in de regio. De groepen vinden investeringen in goede bereikbaarheid van (binnen)steden per openbaar vervoer een belangrijke voorwaarde voor het veiligstellen van zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van de regio in de toekomst. P+R voorzieningen kunnen daarbij waardevolle instrumenten zijn.

**Tabel 5. Maatregelen voor het OV die verworpen zijn**

Maatregel	Argumentatie
Aanleg spoorverbinding tussen station Veenendaal-de Klomp en Lunteren	Is hier voldoende vraag naar? De kosten lijken niet op te wegen tegen de baten van de maatregel.
Aanleg vrije busbaan langs A12 tussen Veenendaal en De Haar	
Verplaatsen station Maarn naar Maarsbergen en daar een busknooppunt maken	
Veilig busknooppunt (in centrum) Leusden	
Vrijliggende infra spitsbus Amersfoort/Leusden – Utrecht-Uithof	
Planstudie uitbreiden spoorcapaciteit Valleilijn en vrijleggen tussen Barneveld en Amersfoort	Waarom? Hier bestaat immers al een verbinding
Opening station Barneveld-zuid	Is hier wel vraag naar? De kosten lijken niet op te wegen tegen de baten.
Opening station Amersfoort-oost (Liendert)	
Doortrekken HOV naar utrecht uithof	Bereikbaarheid van de Uithof met OV is goed genoeg.

Bij het bespreken van de verschillende maatregelen die betrekking hebben op het OV onderstrepen de deelgroepen het belang van goede aansluiting op een bestaande vraag. Is er wel behoefte aan een



bepaalde bus of treinverbinding? Bovendien schatten we in dat er aanzienlijke kosten gemoeid zijn bij een groot aantal van de OV maatregelen. Het is belangrijk dat er een goede balans is tussen de kosten en de baten van de OV maatregelen.

*Maatregelen voor het onderliggend wegennet (OWN)*

**Tabel 6. Goede voorbeelden maatregelen OWN**

<b>Maatregel</b>	<b>Argumentatie</b>
Aanpakken knooppunt Barneveld (A1-A30): betere benutting	Voorziet in een duidelijke behoefte
Rondweg vanuit Soest naar de A1	Gemeenten zouden, als het kan, rond alle dorpen en steden rondwegen moeten aanleggen.
Autoluw maken van Van Weedestraat Soest	Een centrum wordt vanzelf autoluw als je het verkeer op de rondwegen maar laat doorrijden.

We vinden dat de ring/rondwegen een bijdrage (kunnen) leveren aan het terugbrengen van het autoverkeer in stads- of dorpscentra. Verder geldt ook voor de maatregelen voor het OWN dat we het belangrijk vinden dat ze daadwerkelijk een probleem oplossen.

**Tabel 7. Maatregelen voor het OWN die verworpen zijn**

<b>Maatregel</b>	<b>Argumentatie</b>
Realiseren carpoolplaats A28 bij Nijkerk	Carpoolen is een gepasseerd station, moet niet meer in worden geïnvesteerd.

Een aantal van ons vindt dat carpoolen een achterhaald idee is waar niet meer in zou moeten worden geïnvesteerd.



## Lokaliseerbare maatregelen in de Ring

Net als bij de maatregelen voor de driehoek hebben met name diegenen van ons die wonen en werken in het Ring-gebied zich in twee groepen uitgesproken over de lijst met mogelijke maatregelen voor de Ring voor de verschillende modaliteiten (met uitzondering van maatregelen voor het hoofdwegennet).

Wederom hebben we per deelgebied goede voorbeelden benoemd en hebben we een aantal maatregelen verworpen. Hieronder volgt een overzicht van deze maatregelen per modaliteit.

### *Maatregelen voor de fiets*

We zijn niet tot een eenduidig beeld gekomen wat betreft de mogelijke fietsmaatregelen voor de Ring. De ene groep heeft alle maatregelen voor de fiets als goede voorbeelden bestempeld (met als specifiek voorbeeld het verbeteren van het comfort rondom de Biltstraat). Met name het optimaliseren van bestaande voorzieningen wordt als positief ervaren.

De andere groep geeft daarentegen aan dat alle voorgestelde fietsmaatregelen op het eerste gezicht wel aansprekend zijn, maar bij nader inzien betrekkelijk weinig om het lijf lijken te hebben. Deze groep vraagt zich af wat de maatregel concreet zou veranderen aan de bestaande situatie.

### *Maatregelen voor het Openbaar Vervoer*

**Tabel 8. Goede voorbeelden maatregelen openbaar vervoer**

Maatregel	Argumentatie
P+R/ knooppunt Westraven optimalisatie	Voorziet in een concrete behoefte
Doortrekken tramlijn Uithof tot aan Zeist	Voorziet in een concrete behoefte
HOV Westtangent (Papendorp – Nieuwegein)	Voorziet in een concrete behoefte
HOV-verbinding A27-AA2 Utrecht-Breda	Wel afhankelijk van de kosten en de reistijdwinst (kosten-batenanalyse)
P+R Knooppunt Breukelen uitbreiding	Op dit punt is het gewoon erg druk, maatregelen voor doorstroming zijn hier nodig
P+R/HOV Knooppunt Hooggelegen optimalisatie	Deze maatregel maakt de stad per OV bereikbaar, zodat het centrum ontlast wordt van autoverkeer.
Vertramming HOV-assen naar Leidsche Rijn	Vertramming is een goede manier om de Leidsche Rijn per OV bereikbaar te maken
P+R Knooppunt Breukelen uitbreiding	Op dit punt is het gewoon erg druk, maatregelen voor doorstroming zijn hier nodig

Ook hier zien we P+R voorzieningen als goede maatregelen om stadscentra te ontlasten. Verder zien we heil in het uitbreiden en optimaliseren van tramverbindingen in het gebied.

**Tabel 9. Maatregelen voor het OV die verworpen zijn**

Maatregel	Argumentatie
OV-as Utrecht Centrum – Utrecht Noord (Zuilen/Overvecht/Maarssen)	Er is al zat OV op dit traject



Aanleg spoorlijn Utrecht- Breda	Niet rendabel te maken; we kiezen liever voor HOV
Frequentieverhoging Intercity Utrecht – Leiden	Hiermee maak je de Intercity tussen Den Haag en Utrecht te traag.
Intercity status Leidsche Rijn	Intercity vanaf dit station zal niet worden benut
HOV verbinding A27 Utrecht - Almere	Op deze plaats is geen bus nodig, maar een trein

We achten een aantal van de OV maatregelen niet geschikt voor het oplossen van het betreffende knelpunt. Bij andere maatregelen twijfelen we aan de behoefte aan/rendabiliteit van een maatregel.

*Maatregelen voor het onderliggend wegennet (OWN) en goederenvervoer*

**Tabel 10. Goede voorbeelden van maatregelen voor het OWN en goederenvervoer**

Beschrijving	Argumentatie
Versnellen Papendorp- Nieuwegein (VRI's)	Verbeterd de doorstroming
Tovergroen Rondweg Houten	Tovergroen is milieuentlastend
Blue ports (m.n. Vianen)	Nieuwe maatregelen voor vrachtverkeer over water zijn altijd goed als er verbetering voor autoverkeer door optreedt. Zul je waarschijnlijk wel op andere (knoop)punten overlast krijgen.
Verdiepen havens lage Weide	Goederenvervoer over water is interessant
Vergroten milieuzone binnenstad (fysiek of voor meer soorten voertuigen)	Met die aantekening dat de milieuzone alleen daar moet worden gemaakt waar nodig
Tidal flow N229 tussen A12 en Wijk bij Duurstede	
N 409 wisselstrook Houten - Plettenburg	
Vergroten Milieuzone binnenstad	Deze maatregelen zijn een goed voorbeeld, omdat de leefbaarheid van de binnenstad zo gecombineerd worden met een goede bereikbaarheid voor goederenvervoer.
Segmentering van Utrecht	
Stadsdistributie met elektrische karretjes	

**Tabel 11. Maatregelen voor het OWN en goederenvervoer die zijn verworpen**

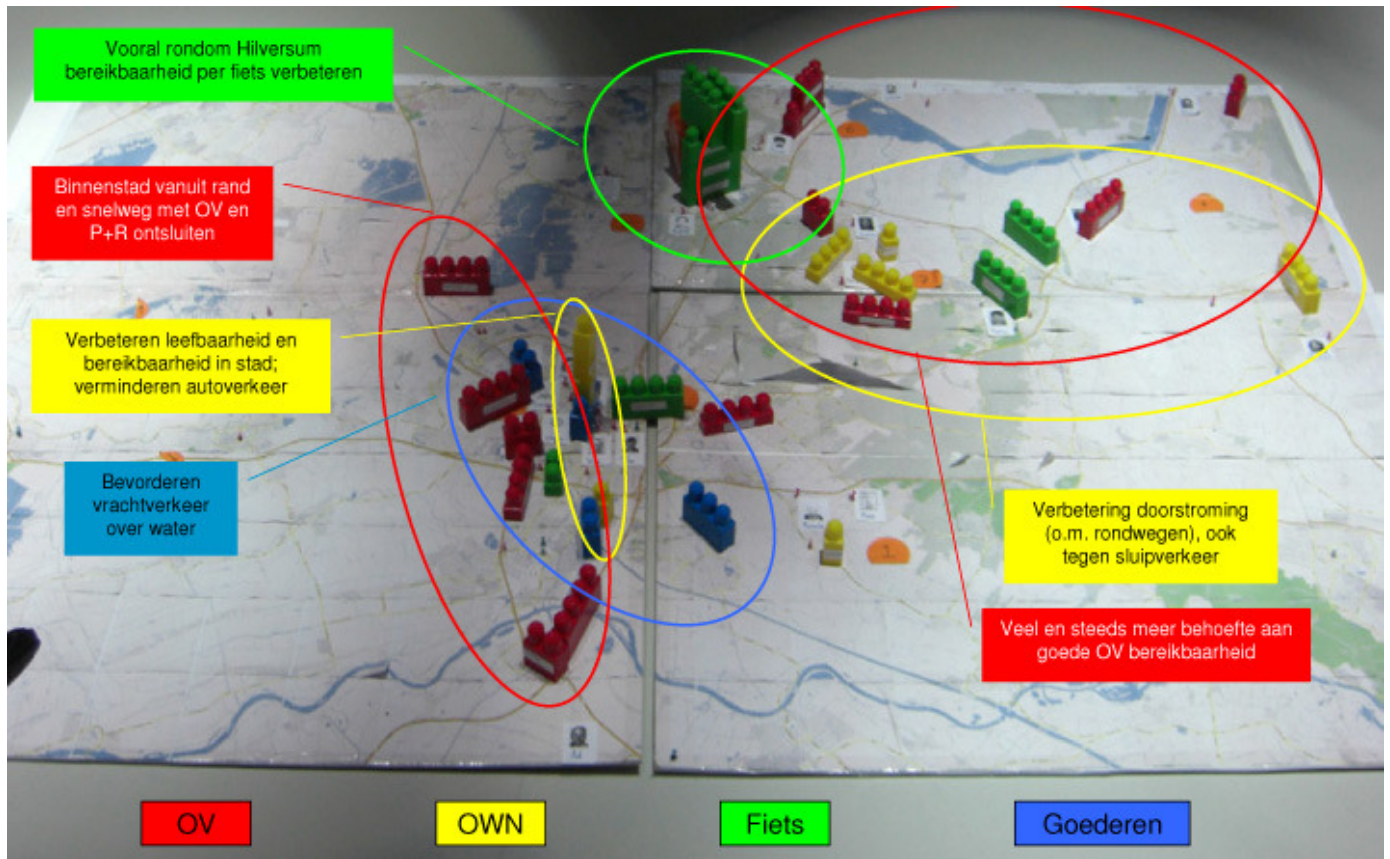
Beschrijving	Argumentatie
Capaciteitsverhoging Hooggelegen-Westplein	Met deze maatregel gooi je de stad nog verder open. Een betere oplossing op die plek is het ontwikkelen van een P+R.
Electrisch vervoer over water	Bezwaren tegen keuze voor elektrisch





	vervoer
N409	Heb je minder alternatieven, geen optimaal gebruik van de weg. Autoluw maken hoeft niet als je voor goede doorstroming zorgt buiten de stad of het dorp

### Overzichtskaart lokaliseerbare maatregelen voor de Ring en de Driehoek



## **Overwegingen bij het beoordelen van de lokaliseerbare maatregelen voor de Ring en de Driehoek**

Bij het bespreken en beoordelen van de verschillende mogelijke maatregelen in de vier deelgebieden is een aantal algemene overwegingen naar boven gekomen die we relevant achten voor een optimale samenstelling van de maatregelenpakketten.

### *Overwegingen voor de fiets*

We vinden het moeilijk om uitspraken te doen over nut en noodzaak van sommige van de mogelijke fietsmaatregelen vanwege het lokale karakter (vaak zijn we niet bekend met specifieke situaties). Tegelijkertijd vinden we het van belang dat er op een samenhangende manier wordt geïnvesteerd in fietsvoorzieningen in de regio. Fietsmaatregelen zijn vooral interessant wanneer ze leiden tot versnelling (bijvoorbeeld door uitbreiding van de capaciteit van het fietspad). We merken op dat fietsmaatregelen vooral gericht zijn op comfortverbetering en versnelling, maar kunnen niet inschatten of dat ook capaciteitsvergroting inhoudt.

### *Overwegingen voor het openbaar vervoer*

We vinden het aanleggen, uitbreiden of optimaliseren van P+R voorzieningen een goede manier om knooppunten te ontlasten. Voor nieuwe OV-verbindingen geldt dat deze prima zijn als er nog geen verbinding is, én als er voldoende vraag naar is (bestaan van kritische massa). In ieder geval geldt dat de investering in verhouding moet staan met wat het aan bereikbaarheid gaat opleveren. Een andere overweging is dat bij het (OV-) vervoer naar en in de stad met name zal moeten worden geïnvesteerd in comfort: snelheid speelt hier voor automobilisten nauwelijks een rol, met name comfort zal mensen moeten overtuigen/uit de auto lokken. We vinden een goede bereikbaarheid van nieuwe woonwijken per OV belangrijk, ook/juist bij de bouw van die woonwijk.

### *Overwegingen voor het OVN/Goederenvervoer*

Sommige van ons vinden het belangrijk dat het verkeer in de binnensteden / dorpen autoluw is. Anderen geven te kennen verstoekt autogebruiker te zijn, al dan niet daartoe gedwongen door bijvoorbeeld lichamelijke beperkingen. Deze groep automobilisten stelt dat het autobezit en –gebruik in de binnenstad niet te zeer mag worden beperkt.

We vinden toergroen als maatregel milieuontlastend en daarmee een waardevol instrument. We hechten veel waarde aan een goede doorstroming van auto's op het wegennet, gecombineerd met een goede bereikbaarheid van binnensteden per OV (via P+R's) en voor goederenvervoer. Zo brengt een goede doorstroming op de snelwegen vanzelf autoluwe binnensteden teweeg.

### *Algemene overwegingen (voor alle modaliteiten)*

Uit onze discussies rondom de maatregelen in de Driehoek en in de Ring is een aantal algemeen geldende observaties en overwegingen naar voren gekomen:

- We hechten aan het duidelijk in kaart brengen van de behoefte aan maatregelen alvorens te kiezen voor bepaalde instrumenten/oplossingen.
- Maatregelen die de benutting van de huidige infrastructuur optimaliseren worden over het algemeen gewaardeerd. Dat geldt voor alle modaliteiten.



- We beseffen dat bepaalde maatregelen voor sommigen een oplossing zal zijn maar voor anderen extra belasting/overlast kunnen veroorzaken.
- Een groot aantal maatregelen is moeilijk afzonderlijk te beoordelen; zo is het moeilijk om de samenhang met andere maatregelen in te schatten
- Hilversum moet zelf eens goed het Mediapark aanpakken. Daar moet het UVVB vooral niet te veel geld aan besteden.



## Varianten voor Knooppunt Hoevelaken en Ring Utrecht

Het tweede deel van ons advies gaat over twee knelpunten in het studiegebied die een centrale rol spelen in de mobiliteitsproblematiek van het hoofdwegennet van de regio: knooppunt Hoevelaken en de Ring Utrecht. We hebben in twee groepen een korte uitleg gekregen over beide knooppunten en de mogelijke varianten. In deze groepen hebben we in twee keer twee sessies verkend hoe de ideale variant er volgens ons uit zou moeten zien.

### Varianten Ring

**Tabel 12. voor- en tegenargumenten bij varianten ring**

Argumenten	Voor	Tegen
Variant 1: 0 + VERDER	<ul style="list-style-type: none"> <li>- "meeste aandacht voor leefomgeving"</li> <li>- Meer wegen = meer gebruik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lost files niet op</li> <li>- Levert (op termijn) toch belasting voor het milieu op?</li> </ul>
Variant 2: Volle Ring	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontlasting knelpunten</li> <li>- "doorgaand" verkeer wordt bediend, Utrecht wordt ontlast</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leidsche Rijn wel belast</li> <li>- Geen ruimte voor uitbreiding</li> <li>- Schadelijk voor milieu</li> <li>- Leidt tot meer verkeer</li> </ul>
Variant 3: Ontvlechten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bewezen resultaat</li> <li>- Doorstroming</li> <li>- Evenredige belasting van de wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vraagt om veel ruimte</li> <li>- Veel nieuwe wegen: belastend</li> <li>- Niet optimaal kunnen profiteren van capaciteit</li> </ul>
Variant 4: Innovatief ontvlechten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Goedkoper dan variant 3</li> <li>- Meest flexibel</li> <li>- Optimaal benutten van capaciteit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Afhankelijk van techniek</li> <li>- Afhankelijke van gedrag van mobilisten</li> </ul>

Uit de discussies over de varianten blijkt een meerderheid het meeste te voelen voor het innovatief ontvlechten van de ringwegen. Wat ons name aanspreekt is dat er in deze variant geen sprake is van forse uitbreidingen van het wegennet. Een deel van het panel is echter sceptisch over innovatief ontvlechten. Deze groep vindt het onverstandig om ervan uit te gaan dat mensen de aanwijzingen daadwerkelijk opvolgen. Anderen onder ons vragen zich af of innovatief ontvlechten voldoende is om de problemen op de Ring te lijf te gaan.

Er zijn ook panelleden voor wie variant 2 of 3 de meeste perspectieven biedt; de aandacht gaat dan met name uit naar de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Variant 2 is bruikbaar om de knooppunten te ontlasten. Bijkomend voordeel is dat de infrastructuur er al ligt. De NRU zou echter niet als snelweg moeten worden ingericht (denk aan bewoners en aan groen gebied), wel als regionale autoweg. Denk er bijvoorbeeld ook aan om de rotondes op NRU te vervangen door fly-overs (ongelijkvloers maken).

Een andere groep ziet meer in de 0+ variant, enerzijds omdat deze variant de leefomgeving het meest ontziet, anderzijds omdat deze panelleden niets zien in de andere scenario's (kiezen uit 5 kwaden). Een ander deel van het panel ziet meer in een combinatie van variant 1 en 4, waarbij ontvlechting moet leiden tot het verminderen van de druk op de knelpunten en de investeringen in OV voorzieningen en comfort de Ring verder moet ontlasten.



**Tabel 13. Voor- en tegenargumenten varianten voor knooppunt Hoevelaken:**

Argumenten	Voor	Tegen
Variant 1: 0 + VERDER	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variant heeft visie: je leert automobilist anders te denken: de auto uit!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alleen gunstig voor bestemmingsverkeer van buiten Amersfoort.</li> <li>- Waar plaats je transferia?</li> <li>- Wel betalen voor wegen, die vooral door OV worden gebruikt.</li> </ul>
Variant 2: Aansluitingen		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bevordert niet de doorstroom.</li> <li>- Horizonvervuiling, ziet er niet uit!</li> <li>- Variant 3 is een betere uitvoering met dezelfde resultaten.</li> <li>- Geen echte oplossing: poldermodel</li> </ul>
Variant 3: Hoofd- en parallelbaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitbreiding kost weinig extra ruimte</li> <li>- Betere doorstroom van verkeer</li> <li>- Flexibiliteit voor de toekomst</li> <li>- Sluipverkeer uit de wijk</li> <li>- Mogelijkheden voor snelheidsbeperking op parallelbaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vooral voor de slimme automobilist: bij verkeerde keuze, zit je "vast"</li> <li>- Je maakt het autorijders te makkelijk</li> <li>- Extra belasting directe omgeving</li> </ul>
Variant 4: 'Bypasses'	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Je hebt de mogelijkheid een heel stuk met files af te snijden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veel infrastructuur extra: belasting voor de omgeving</li> <li>- Moedig je automobilisten zo aan?</li> </ul>

Een van de discussierondes leidt tot een voorkeur voor variant 3 gecombineerd met onderdelen van variant 1. Belangrijke overwegingen zijn daarbij:

- Slimme/gedoseerde inzet van P+R's:
- Kleiner en minder
- Met hoogfrequente spoorverbinding (intercitystation in de nabijheid, lightrailverbinding)
- Snelle verbinding met centrum Utrecht
- Aandacht voor bekendheid mogelijkheden OV

Een andere discussieronde leidt tot een combinatie van variant 3 met 2 bypasses (uit variant 4). Deze groep legt de prioriteit bij ontvlechting, in combinatie met bypasses noord en zuid van Hoevelaken indien de herstructurering van het knooppunt volgens variant 3 nog niet voldoende is. De ontwikkeling van OV voorzieningen blijft ook belangrijk (het is niet of/of maar en/en).

In de onderstaande figuur staan voor zowel de Ring Utrecht als voor Knooppunt Hoevelaken de scenario's ingetekend zoals we die hebben besproken en samengesteld.





Figuur 1: scenario's Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken



### Overige maatregelen

Naast de lokaliseerbare maatregelen voor het onderliggend wegennet, goederenvervoer, openbaar vervoer en de fiets en de maatregelen die voortvloeien uit de varianten voor knooppunt Hoevelaken en de Ring Utrecht is het UVVB voornemens om ook andere maatregelen te treffen, bijvoorbeeld op het gebied van ruimtelijke ordening, prijsmaatregelen en mobiliteitsmanagement. Na een korte presentatie over dit type maatregelen door een van de deskundigen en een plenaire discussie concluderen we als burgerpanel dat:

- We begrijpen dat een deel van deze overige maatregelen er op is gericht om wonen en werken dichter bij elkaar te brengen.
- We begrijpen dat m.n. de RO-maatregelen met veel geld gepaard gaan.
- We beseffen dat met deze afzonderlijke maatregelen de mobiliteitsproblematiek niet zal worden opgelost, maar dat deze maatregelen een belangrijke bijdrage kunnen leveren.
- We het positief vinden dat er ook op de lange termijn beleid wordt gevoerd.
- We van mening zijn dat het UVVB de maatregelen vooral moet uitvoeren.



## Overall

Na het bespreken van de verschillende soorten maatregelen hebben we kritische succes- en faalfactoren benoemd en besproken. Nu we ons eigen beoordelingskader hebben vastgesteld, onze eigen knelpuntenanalyse hebben uitgevoerd en de mogelijke maatregelen een eerste keer hebben beoordeeld, willen we het UVVB een aantal overwegingen meegeven. Deze overwegingen zijn opgedeeld in vier categorieën:

- maatregelen die beslist op weerstand/spanning gaan leiden
- maatregelen waarvan het panel denkt dat ze in de praktijk geen oplossingen bieden
- maatregelen die absoluut noodzakelijk zijn, en
- maatregelen waarvan de panelleden denken dat de wenselijkheid ervan buiten kijf staat.

We hebben onze overwegingen bij de vier categorieën op individuele basis benoemd. Vervolgens hebben we per categorie op individuele basis aangegeven welke drie overwegingen ons het meest aanspreken. Dit heeft het volgende overzicht opgeleverd:

**Tabel 14. Slaag- en faalfactoren**

Geeft heibel	Gaet erin als koek
<p>De meest gekozen situaties die heibel zullen veroorzaken volgens ons:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Het nog zwaarder belasten van burgers (d.m.v. benzineprijzen, tol en belastingen) (23x).</li> <li>– Versnippering van het OV (overheid + diverse aanbieders), wat kan leiden tot geldverspilling en mislukking van het verbeteren van de mobiliteit zonder eenduidig plan (systeem) (7x)</li> <li>– Investeren in slechts een modaliteit zonder evenredige aandacht voor andere vormen van mobiliteit (5x)</li> <li>– Intensiever gebruik van de Noordelijke randweg Utrecht wordt 3 keer aangemerkt als een faalfactor.</li> </ul> <p>De panelleden hebben daarnaast de volgende 'heibelfactoren' genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Parkeren in de binnensteden (nog) duurder maken (3x)</li> <li>– Het binnen tien jaar opnieuw openbreken van de wegen voor werkzaamheden (3x)</li> <li>– Rommeligheid met ontvlechting wegen; onduidelijkheid te veel borden (2x)</li> <li>– Mensen in Leidsche Rijn zijn bewust buiten gaan wonen voor de natuur. Daar hoort nu achteraf geen autoweg door te komen (1x)</li> </ul>	<p>De volgende situaties/overwegingen vinden wij wenselijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Minder procedures (7x)</li> <li>– Medeverantwoordelijkheid bedrijven voor kwaliteit mobiliteit goederen/medewerkers (5x)</li> <li>– Meer maatregelen om de automobilist het OV in te krijgen ipv meer aandacht en oplossingen voor de automobilist (4x)</li> <li>– Oplossen weefproblemen A27/A28 (3x)</li> </ul> <p>Ook de volgende maatregelen zijn door panelleden als wenselijk aangemerkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Als je kiest voor combi OV-asfalt, zorg dan dat het gelijktijdig klaar is voor succes/kans van slagen (1x)</li> <li>– Niet oeverloos overleggen, richten op resultaat (2x)</li> <li>– Bevorderen van het kopen van algemene OV-kaart voor bedrijven (1x)</li> <li>– Prijs wegenbelasting en kilometervergoeding in de brandstofprijs, zodat een ieder, ook vakantiegangers meebetalen aan slijtage/verbreding wegennet (1x)</li> <li>– Medeverantwoordelijkheid OV bedrijven bij het zoeken naar oplossingen (2x)</li> <li>– Bereikbaar en voorspelbaar, zowel qua geld als tijd (2x)</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het inklemmen van Amersfoort en Utrecht niet in door (snel)wegen(1x)</li> <li>- Na verkiezing andere bestuurders die wat anders vinden; is funest voor oplossen mobiliteitsvraagstuk (2x)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hilversum op de vingers tikken (1x)</li> </ul>
<p><b>Verspilling van de moeite</b></p>	<p><b>Absoluut noodzakelijk</b></p>
<p>De volgende situaties/overwegingen zijn volgens ons:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transferia aan de rand van de stad zonder sluitend OV (11x)</li> <li>- Autoluwe dorpskernen (6x)</li> <li>- Alleen extra asfalt (6x)</li> <li>- Zuilense ring hoeft niet per sé autoweg te worden . 2x2 baans oplossing is ook voldoende (5x)</li> <li>- Maatregelen voor fietsers dragen niet bij aan het 'grote goed' en horen bij investeringen door gemeenten (5x)</li> <li>- Lange fietsafstanden promoten (3x)</li> <li>- Spoorlijn Lunteren-Veenendaal de Klomp levert onvoldoende reizigers op (3x)</li> <li>- Spoorlijn Amersfoort –Ede West niet verbreden; 2x per uur is voldoende tussen Barneveld CS en Ede West(1x)</li> </ul>	<p>De volgende situaties/overwegingen zijn voor ons absoluut noodzakelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontvlechten A1-A27-A28, ontvlechten ring Utrecht + snelweg ring noord (23x)</li> <li>- Verbetering OV (frequentie/prijs)/Intensiever gebruik treinen, trams, bussen/OV aanpakken, bus/trein, kwaliteit en comfort en stimuleren gebruik (16x)</li> <li>- Stop privatisering OV (8x)</li> <li>- Informeren (belangen)behartigers (1x)</li> <li>- Eén OV/kaart (5x)</li> <li>- Scheiden vrachtverkeer van autoverkeer tijd/baan (4x)</li> <li>- Verbetering fietsennetwerk (4x)</li> <li>- Parallelwegen Hoevelaken: relatief weinig extra belasting, veel resultaat (= de wortel van het probleem) (4x)</li> <li>- (Light)rail almere-Huizen-Hilversum-Utrecht (3x)</li> </ul> <p>Ook de volgende overwegingen worden genoemd door panelleden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meer P+R (1x)</li> <li>- Bundelen vervoersstromen (ipv spreiden) (2x)</li> <li>- Slim gekozen IC-stations (zoals Harderwijk) bevorderen het nemen van de trein als alternatief voor de auto (1x)</li> <li>- Tramonsluiting Woerden/de Meern/Utrecht (2x)</li> <li>- Geld genoeg, doe alles wat nodig is (2x)</li> <li>- Comfortabel en betrouwbaar OV (1x)</li> <li>- Intercity-stop Barneveld Noord noodzakelijk voor succes Transferium (1x)</li> <li>- Parallelbanen + extra afritten A28/A1 (1x)</li> <li>- Uitbreiding wegen boven elkaar/naast elkaar voor betere doorstroming verkeer (1x)</li> <li>- Noodzakelijk dat fietspaden vlak zijn en</li> </ul>





	<p>blijven (1x)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Zorgen dat het niet meer kost dan men calculeert. Ook ervoor zorgen dat uitgevoerd wordt wat gedaan moet worden (1x)</li><li>- Rekening rijden moet verboden worden of brandstof goedkoper (€1,-) (2x)</li><li>- Bouw transferia maar maak het aantrekkelijker die te gebruiken (1 x)</li><li>- Auto delen aantrekkelijker maken (1x)</li><li>- Duurder maken tweede auto via o.a. belasting, parkeren (1x)</li><li>- Nadenken over campagnes die autorijden onaantrekkelijk maken c.q. OV aantrekkelijker en bekender (1x)</li></ul>
--	---



## Tot slot

Na alle maatregelen van de groslijst voor zowel de Ring als de Driehoek in modules te hebben besproken en de slaag- en faalfactoren te hebben genoteerd, hebben we nogmaals naar het gehele pakket van maatregelen gekeken dat is overgebleven. Voor wat betreft de resterende lokaliseerbare maatregelen, hebben de experts Peter Smit en Eric de Kievit berekend dat deze ongeveer 4 keer het beschikbare budget overschrijven. We zijn als panel geschrokken van deze berekening en beseffen dat er (moeilijke) keuzes gemaakt moeten worden.

Om het UVVB verder te helpen met haar keuze voor de maatregelen, willen we u nog een aantal aanvullende overwegingen meegeven:

- Hoewel u zou kunnen overwegen om meer tijd te nemen voor de besluitvorming, bijvoorbeeld voor het doorrekenen van de effecten van de verschillende maatregelen, heeft dit niet onze voorkeur. De methode van 'kaasschaven' kan evenmin op onze goedkeuring leunen. We vinden het belangrijk om het besluitvormingsproces en de uitvoering te voltooien binnen de budgettaire en tijdsgrenzen die zijn afgesproken.
- We vinden het belangrijk dat u gebruik maakt van het bestuurlijke momentum in dit proces. Dit betekent dat u vooral keuzes moet maken en besluiten moet nemen over de grote zaken (de grote knelpunten) en over alles wat regionaal van karakter is. Het aanpakken van de grote, acute, knelpunten zal meer credits opleveren dan het uitvoeren van een (groot) aantal kleinere maatregelen waarvan het grote publiek de samenhang niet zal zien.
- We vragen ons af of het niet mogelijk is om de uitvoering van een aantal, met name, lokaliseerbare maatregelen naar gemeenten of wellicht provincies door te schuiven. Waarom zou een gremium als het UVVB zich gaan buigen over lokale fietspaden of specifieke kruispunten? Belangrijk is daarbij wel dat het u naar het 'grote plan' kijkt en de hoofdlijnen en samenhang in de gaten houdt.
- Daarbij vinden wij het ook belangrijk dat u uw keuzes voor maatregelen maakt (en dus legitimeert) op basis van grondige afwegingen, doorrekeningen en kosten-batenanalyses. Zorg ook voor kennis over vervoersstromen en breng zoveel mogelijk stromen en modaliteiten in kaart. Meten is weten.
- Tot slot merken enkelen van ons op dat overwegingen met milieu- en leefkwaliteit karakter slechts (helaas) een kleine rol hebben gespeeld bij de keuze van het panel voor (met name) de lokaliseerbare maatregelen.



## **Bijlage E: Reactie UVVB op tweede advies burgerpanel**

### **Reactie op tweede advies burgerpanel**

**Programmabureau VERDER**  
27 oktober 2008



## Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	57
1.1. Achtergrond/context	57
1.3. Leeswijzer	57
Hoofdstuk 2 Reactie pakketstudie Ring en Driehoek	58
2.1 Ring	58
2.1.1 Fiets	58
2.1.2 Openbaar Vervoer	58
2.1.3 Onderliggend Wegennet en Goederenvervoer	59
2.2 Driehoek	60
2.2.1 Fiets	60
2.2.2 Openbaar Vervoer	60
2.2.3 Onderliggend Wegennet en Goederenvervoer	62
2.3 Reactie op overwegingen	62
2.3.1 Fiets	62
2.3.2 Openbaar vervoer	63
2.3.3 Onderliggend Weggennet en Goederenvervoer	63
Hoofdstuk 3 Reactie planstudies Knooppunt Hoevelaken en Ring Utrecht	65



## **1. Hoofdstuk 1 Inleiding**

### **1.1. Achtergrond/context**

De deelnemers aan het burgerpanel Bereikbaarheid Midden-Nederland 2020 denken vanuit hun dagelijkse ervaringen met bereikbaarheid en mobiliteit mee over de maatregelen die genomen moeten worden om in de toekomst een goede bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te kunnen garanderen.

In januari van dit jaar boden zij een eerste advies aan het UVVB aan. In dit advies schetst het burgerpanel de bereikbaarheidsknelpunten in de regio Midden-Nederland die zij in 2020 verwachten en waarvan zij vinden dat ze aandacht verdienen in het kader van de Pakketstudies. Het burgerpanel heeft op 6 juli jl. een tweede advies uitgebracht naar aanleiding van de volgende adviesvraag:

“Hoe zouden volgens het burgerpanel de maatregelenpakketten voor de regio Midden-Nederland (Ring Utrecht en driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort) moeten worden samengesteld die bijdragen aan verbetering van de huidige bereikbaarheidsproblemen en knelpunten?”

Dit document geeft een reactie over de lokaliseerbare maatregelen uit het advies van het burgerpanel.

### **1.2. Leeswijzer**

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de reactie van de pakketstudies Ring en Driehoek op het advies van het burgerpanel. In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens voor de Ring en de Driehoek voor de fiets, het openbaar vervoer (OV) en het onderliggend wegennet een reactie gegeven. Alsmede op de overwegingen uit het advies van het belangenpanel. Tot slot wordt in hoofdstuk 3 een reactie gegeven vanuit de planstudies.



## Hoofdstuk 2 Reactie pakketstudie Ring en Driehoek

### 2.1 Ring

#### 2.1.1 Fiets

Het burgerpanel is, en geeft dat ook toe in het advies, niet eensgezind over de fietsmaatregelen in de pakketstudie Ring. Uitgangspunt in de pakketstudie is dat iedereen die voor zijn of haar woon-werk relatie de fiets wil gebruiken, zoveel mogelijk daarin aan te moedigen. De fietser moet als het ware verwend worden om meer autokilometers te voorkomen. Daarom proberen de maatregelen uit de pakketstudie Ring de bestaande fietsverbindingen te optimaliseren. In de eerste plaats door her en der ontbrekende schakels in te vullen en ten tweede door de snelheid en het comfort op de routes te laten toenemen.

De kritiek, geformuleerd door een deel van het burgerpanel, dat de maatregelen betrekkelijk weinig om het lijf hebben, kunnen wij deels onderschrijven. Het fietsnetwerk in de regio Utrecht is, op enkele ontbrekende schakels na, reeds goed. De snelheids- en comfortmaatregelen pogen het netwerk nog beter te maken om fietsen zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Onvermijdelijk geldt voor deze maatregelen wel de wet van de remmende voorsprong.

#### 2.1.2 Openbaar Vervoer

Tussen de maatregelen die de goedkeuring wegdragen van het burgerpanel, staan enkele maatregelen die voorsnog niet in kansrijke pakketten terecht zullen komen:

- Een studie naar kosten en baten zal moeten uitwijzen of een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) tussen Utrecht en Breda op termijn haalbaar is (het burgerpanel wijst ook op de noodzaak voor zo'n studie).
- Vertramming van de HOV-assen naar Leidsche Rijn lijkt ons op korte termijn niet te voorzien in een behoefte, de bestaand HOV-assen in combinatie met Randstadspoor zorgen reeds voor een goede OV-bereikbaarheid van Leidsche Rijn.

Wij zijn het van harte eens met het burgerpanel dat P+R voorzieningen noodzakelijk zijn om stadscentra goed bereikbaar te houden. Het samengestelde maatregelenpakket zet daar dan ook zwaar op in. Het uitbreiden van tramverbindingen in het studiegebied zien wij alleen als een realistische optie wanneer bestaande (H)OV assen te weinig capaciteit blijken te hebben. Op de OV-verbinding tussen Utrecht CS en Uithof is dit bijvoorbeeld het geval.

Verder zijn er een aantal OV-maatregelen waarvan het burgerpanel het nut niet inziet:

- De OV-as Utrecht Centrum – Utrecht Noord (naar Zuilen, Overvecht en Maarssen). Het burgerpanel geeft aan dat er al genoeg OV is op dit traject. Dit is voor wat betreft het aantal lijnen en de gereden frequenties inderdaad het geval. De snelheid van de lijnen blijft echter ver achter bij de gewenste normen, doordat er weinig vrij liggende infrastructuur op de trajecten aanwezig is. Deze maatregel draait dan ook om het verhogen van de snelheid door middel van het aanleggen van busbanen, het strekken van lijnvoeringen en het weghalen van obstakels.
- Een spoorlijn Utrecht – Breda zien wij voorlopig ook niet als een haalbare maatregel. Het burgerpanel heeft aangegeven dat deze spoorlijn niet rendabel te maken is en dat zij liever kiest voor



HOV. Wij zijn eveneens van mening dat er is tussen deze twee steden te weinig verstedelijking om de grote investeringen terug te verdienen.

- Het verhogen van de frequentie van de intercity Utrecht-Leiden. Het burgerpanel heeft aangegeven dat deze maatregel als gevolg heeft dat de intercity tussen Den Haag en Utrecht te traag wordt. De frequentieverhoging van de intercity tussen Utrecht en Leiden heeft echter geen gevolg voor de intercity tussen Den Haag en Utrecht. Door de viersporigheid tussen Utrecht en Woerden (waar het spoor naar Leiden afbuigt) staat de rijsnelheid van de intercity's naar Den Haag en Rotterdam namelijk geheel los van die van de intercity's naar Leiden.
- Een intercitystatus voor Leidsche Rijn Centrum. Het burgerpanel heeft aangegeven dat de intercity vanaf dit station niet zal worden benut. Volgens ons is deze maatregel vooralsnog niet aan de orde. De reizigersaantallen voor het station eerst flink moeten gaan groeien, voordat een dergelijke maatregel aan de orde kan zijn.
- Een HOV Utrecht – Almere (via A27). Hiervan heeft het burgerpanel aangegeven dat op deze plaats geen bus, maar een treinverbinding nodig is. Op dit moment loopt er een rijksstudie naar de toekomstige OV-verbinding tussen deze twee steden. Mocht uit deze studie blijken dat een treinverbinding noodzakelijk is (iets dat door het team van de pakketstudies Ring en Driehoek zeker wordt ondersteund), dan is het rijk op de eerste plaats aan zet om een dergelijke maatregel uit te voeren.

### **2.1.3 Onderliggend Wegennet en Goederenvervoer**

De maatregelen die door het burgerpanel als goede voorbeelden naar voren worden gehaald kunnen wij onderschrijven. Het verbeteren van de doorstroming op diverse wegen, met name voor vrachtwagens, is niet alleen gunstig voor de bereikbaarheid, maar ook voor de leefkwaliteit van de regio. Hetzelfde kan zeker gezegd worden over maatregelen die het goederenvervoer over water stimuleren. Deze maatregelen in combinatie met het tegengaan van doorgaand verkeer door woongebieden, zoals het centrum van Utrecht, moeten er voor zorgen dat milieuoverlast door (auto)verkeer verder afneemt in de komende jaren.

De bereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht, met voorsprong het belangrijkste economisch kerngebied van de regio, moet wel gegarandeerd blijven. Ook met de auto, omdat immers niet iedereen te verleiden is de auto aan de rand van de stad te parkeren. Daarom zal het nodig zijn om de invalswegen tussen de Ring Utrecht en het centrum van Utrecht aan te passen aan de eisen, zoals die in de komende jaren gaan gelden. Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen die ten goede komen aan de luchtkwaliteit. Enkele routes van/naar het centrum zullen beter benut gaan worden omdat aan die routes minder mensen wonen dan aan bestaande invalswegen. Voor andere enkele routes studeren wij op ondergrondse oplossingen die de leefkwaliteit te goede moeten komen. Kleinschalige maatregelen als het bevoorraden van winkels en horeca met elektrische boten moeten een verdere bijdrage leveren aan de leefbaarheid van de stedelijke omgeving.

## **2.2 Driehoek**

### **2.2.1 Fiets**

Het burgerpanel heeft aangegeven dat het van belang is dat fietsmaatregelen daadwerkelijk een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie opleveren. In het Beoordelingskader hebben wij bereikbaarheidscriteria en randvoorwaarden vastgesteld, waaraan elke maatregel wordt beoordeeld volgens dit kader.



Het burgerpanel heeft in haar advies twee concrete voorbeelden gegeven van goede fietsmaatregelen in de Driehoek. De eerste goedgekeurde maatregel 'aanleggen fietstunnel onder spoor bij Hooglanderveen' is terug te vinden in het basispakket. De tweede goedgekeurde maatregel 'aanleg/uitbreiding fietsenstallingen Amersfoort-centrum' is ook terug te vinden in het basispakket. Wij sluiten ons dus aan bij het positieve advies van het burgerpanel.

Het burgerpanel wijst de maatregel 'aanleg fietstunnel Hertekop' af. Deze is echter wel terug te vinden in het basispakket. Deze maatregel is toch opgenomen in het basispakket, omdat het gaat om een fietstunnel onder de N226 (Arnhemseweg). Er is ter plaatse van de Hertekop inderdaad al een onderdoorgang c.q. tunnel. De nieuwe tunnel zal beginnen op de Lockhorsterweg en eindigen op de Dodeweg en zal bijdragen aan een betere doorstroom van het autoverkeer rondom de Hertekop, dat veelal wordt vertraagd door fietsverkeer, daarnaast zal de maatregel ook bijdragen aan een betere fietsveiligheid. Hiermee vormt deze maatregel een daadwerkelijke verbetering ten opzichte van de bestaande situatie, wat het burgerpanel aangeeft als aandachtspunt als selectie criterium.

### **2.2.2 Openbaar Vervoer**

Het belangenpanel heeft bij de mogelijke openbaar vervoermaatregelen de opmerking geplaatst dat het van belang is dat deze aansluiten bij een bestaande vraag. Bovendien heeft het panel aangegeven dat het van belang is dat er een goede balans is tussen kosten en baten van de OV-maatregelen. Beide aspecten komen terug in de maatschappelijke kosten- en batenanalyse, dat een concreet selectie criterium vormt in het beoordelingskader.

Van de door het belangenpanel goedgekeurde OV-maatregelen zijn er twee terug te vinden in het basispakket en één in het no-regretpakket. De rest valt onder de andere maatregelcategorieën. De maatregel 'realiseren OV-doorsteek Clemensstraat Soest (Boerenstreek)' is terug te vinden in het basispakket. Ook de maatregel 'verbeteren doorstroming OV Soest-Baarn-Hilversum' is terug te vinden in het basispakket. De maatregel 'P+R langs A28 Nijkerk/Barneveld-Amersfoort-Utrecht' is terug te vinden in twee no-regrets namelijk de nummers 50 en 120. Wij sluiten ons dus aan bij het positieve advies van het burgerpanel. De maatregelen 'Aanleggen station Huizen bij A27', 'Planstudie (light)rail verbinding Almere-Utrecht', 'Randstadspoor doortrekken tot Harderwijk' zijn terug te vinden in het lobbydeel. Deze maatregelen zijn van belang maar vallen buiten ons mandaat vandaar dat ze niet in het basispakket zijn opgenomen. De maatregel 'Instellen busdienst Soest – Zeist-zuid' is ingedeeld bij aanvullend OV, dit omdat er vanuit de Driehoek twijfels bestaan over de vervoerspotentie van deze busdienst. De maatregel 'Verbeteren doorstroming OV Soest-Baarn-Hilversum' is geplaatst bij aanvullend lobby, omdat deze maatregel nauw samenhangt met de ontwikkeling van het vliegveld tot woongebied.

De maatregelen waarvan het burgerpanel het advies geeft om ze te verwerpen zijn grotendeels terechtgekomen op de aanvullende lijst. Dit zijn maatregelen die in eerste instantie niet aan de genoemde criteria voldoen, maar zijn niet afgevallen. Hiervan wordt in een later stadium bekeken of en in hoeverre de maatregel bijdraagt aan de bereikbaarheidsopgave. Dit geldt echter niet voor al deze maatregelen.

De maatregelen 'Planstudie uitbreiden spoorcapaciteit Valleilijn en vrijleggen tussen Barneveld en Amersfoort' en 'Opening station Amersfoort-oost (Liendert)' zijn beide als lobby maatregel aangemerkt. Er bestaat - zoals het burgerpanel aangeeft - inderdaad al een verbinding op de Valleilijn, maar de bezetting





op het traject naar Barneveld is hoog. Barneveld als intercitystop en een verhoogde frequentie van het treindienst vraagt onzes inziens om een uitbreiding. Deze maatregel valt echter niet onder ons mandaat vandaar dat deze maatregel als lobbymaatregel is aangemerkt. Wat betreft de maatregel gericht op het openen van een nieuw station in Liendert loopt er een vervoerskundige studie, in opdracht van Gemeente Amersfoort en de Provincie Gelderland. Dit in verband met de twijfels over de vervoerswaarde van dit station. De maatregel 'Vrijliggende infra spitsbus Amersfoort/Leusden – Utrecht – Uithof' wordt meegenomen in de planstudie A28 als potentiële optie. In deze planstudie wordt onderzocht of deze maatregel genoeg effect heeft en de kosten tegen de baten opwegen, net zoals het burgerpanel zich afvraagt.

De maatregel 'Doortrekken HOV naar Utrecht Uithof' is als plusmaatregel aangeduid. De bereikbaarheid van de Uithof met het OV is, zoals het panel aangeeft, in zijn algemeenheid goed. Bij deze maatregel gaat het echter specifiek om het aanpakken van de bereikbaarheid van de Uithof vanuit Hilversum. Hiertoe zou eveneens de HOV Huizen-Hilversum kunnen worden gekoppeld. Dit laatste vormt eveneens een plusmaatregel.

Bij een aantal maatregelen speelt - in overeenstemming met het advies van het burgerpanel - de vraag of er voldoende draagvlak is. Een paar van deze maatregelen; 'Aanleg vrije busbaan langs A12 tussen Veenendaal en De Haar' en 'Veilig busknooppunt (in centrum) Leusden', zijn opgenomen in het pakket bij aanvullende OV. Bij de rest van de maatregelen; 'Aanleg spoorverbinding tussen station Veenendaal-de-Klomp en Lunteren', Verplaatsen station Maarn en Maarsbergen en daar een busknooppunt maken' en 'Opening station Barneveld-zuid' speelt dit eveneens en bovendien vallen deze buiten ons mandaat. Daarom zijn deze op de lijst van aanvullende lobbymaatregelen geplaatst.

### 2.2.3 Onderliggend Wegennet en Goederenvervoer

De leden van het burgerpanel hebben aangegeven dat een ring/rondweg een bijdrage kan leveren aan het terugbrengen van het autoverkeer in stads- en dorpscentra. Verder hebben zij aangegeven dat ook voor de OWN-maatregelen geldt dat ze daadwerkelijk een probleem moeten oplossen. Wij onderschrijven beide punten van het burgerpanel.

Het burgerpanel heeft een drietal voorbeeldmaatregelen aangegeven, dat zij positief heeft gewaardeerd. De eerste maatregel betreft: 'Aanpakken knooppunt Barneveld (A1-A30): betere benutting'. Deze valt buiten het mandaat van de Driehoek en is zodoende als lobbymaatregel aangemerkt. Rijkswaterstaat Oost Nederland zal deze maatregel waarschijnlijk op zich nemen via het programma 'Beter Benutten Vallei'. De maatregelen 'Rondweg vanuit Soest naar de A1' en 'Autoluw maken van Weedestraat Soest' vallen niet onder de eerste vijf categorieën van Verdaas en zijn zodoende opgenomen in het aanvullend OWN-pakket.

Het burgerpanel heeft aangegeven dat carpoolen als een gepasseerd station wordt gezien. De - volgens ons - terechte vraag is wat de toegevoegde waarde zal zijn van het 'Realiseren carpoolplaats A28 bij Nijkerk'. Temeer omdat er al een P+R bij Nijkerk-Corlaer op de no regret lijst staat. De maatregel staat daarom vooralsnog op de lijst voor aanvullende OV-maatregelen.



### **2.3 Reactie op overwegingen**

Het burgerpanel heeft een aantal overwegingen neergeschreven bij het beoordelen van de lokaliseerbare maatregelen voor de Ring en de Driehoek. Hierna wordt achtereenvolgens een reactie gegeven op de overwegingen voor de fiets en het openbaar vervoer

#### **2.3.1 Fiets**

Het burgerpanel heeft aangegeven het moeilijk te vinden om uitspraken te doen over nut en noodzaak van mogelijke fietsmaatregelen, vanwege het lokale karakter. Tegelijkertijd geven ze aan dat het van belang is dat er op een samenhangende manier wordt geïnvesteerd in fietsvoorzieningen in de regio. Fietsmaatregelen zijn volgens het panel vooral interessant wanneer ze leiden tot versnelling (bijvoorbeeld door uitbreiding van de capaciteit van het fietspad). Ze hebben opgemerkt dat fietsmaatregelen vooral gericht zijn op comfortverbetering en versnelling, maar het panel kan hierbij niet inschatten of dat ook capaciteitsvergroting inhoudt.

Wij zijn van mening dat mensen die naar hun werk of opleiding fietsen zoveel mogelijk in de watten moeten worden gelegd en daarom zetten wij zwaar in op verdere comfortverbetering voor de fiets naast diverse noodzakelijke versnellingsmaatregelen. Iedere kilometer op de fiets wordt niet afgelegd in de auto en levert daarmee een bijdrage aan de bereikbaarheid van de regio. Om mensen te verleiden uit de auto te komen en zo nu en dan de fiets te gaan gebruiken moeten alle randvoorwaarden tiptop in orde zijn; daarom onze verregaande aandacht voor de fiets, inclusief comfortmaatregelen.

#### **2.3.2 Openbaar vervoer**

Het burgerpanel is allereerst van mening dat het aanleggen, uitbreiden of optimaliseren van P+R voorzieningen een goede manier is om knooppunten te ontlasten. Voor nieuwe OV-verbindingen geldt volgens het burgerpanel dat deze prima zijn als er nog geen verbinding is én als er voldoende vraag naar is (bestaan van kritische massa). In ieder geval vindt zij dat de investering in verhouding moet staan met wat het aan bereikbaarheid gaat opleveren. Een andere overweging van het burgerpanel is dat bij het (OV-)vervoer naar en in de stad met name zal moeten worden geïnvesteerd in comfort: snelheid speelt hier voor automobilisten nauwelijks een rol, met name comfort zal mensen moeten overtuigen/uit de auto lokken. Het belangenpanel vindt een goede bereikbaarheid van nieuwe woonwijken per OV belangrijk, ook/juist bij de bouw van die woonwijk.

Wij zijn het met het burgerpanel eens dat comfort een belangrijke rol bij het OV moet spelen. Wij vertalen dit met name in het verhogen van de kans op een zitplaats en het reduceren van de wachttijd door het verhogen van frequenties of door het aanleggen van trams in plaats van buslijnen. Daarnaast kijken wij naar de snelheid van het OV. Op sommige trajecten kan door middel van relatief beperkte maatregelen een flinke reistijdwinst gerealiseerd worden.

P+R vormt speelt volgens ons een belangrijk instrument om meer mensen afstanden af te laten leggen in het OV. Met name de kilometers in druk bebouwde omgevingen lenen zich er voor om met OV af te leggen en P+R voorzieningen aan de rand van de steden moeten automobilisten verleiden om deze kilometers ook daadwerkelijk met OV af te leggen. Daardoor kan de bezetting van het OV ook nog eens verbeterd worden.



### **2.3.3 Onderliggend Weggennet en Goederenvervoer**

Het burgerpanel heeft drie overwegingen bij dit item aangegeven. Ten eerste heeft zij aangegeven dat het autobezit en –gebruik in de binnenstad niet te zeer mag worden beperkt. Dit omdat niet iedereen te verleiden is – al dan niet gedwongen door lichamelijke beperkingen – om een andere vervoerswijze te gaan gebruiken. Ten tweede heeft aan panel aangegeven te hechten aan een goede doorstroming van de auto op het weggennet, gecombineerd met een goede bereikbaarheid van binnensteden per OV en voor het goederenvervoer. Tot slot vindt het burgerpanel toevroegen als maatregel milieuontlastend en daarmee een waardevolle maatregel.

Vanuit de systematiek van het drieluik komen bijna alle OVN-maatregelen, zowel de goede als de verworpen maatregelen, terecht in de aanvullende pakketten in plaats van in de basis- en de pluspakketten. Wij zijn ons ervan bewust dat de binnenstad bereikbaar moet blijven voor de auto. In 2009 zullen dan ook maatregelen worden voorgedragen om met OVN-maatregelen de binnensteden goed bereikbaar te houden. Wat betreft het goederenvervoer worden in het kader van de no regret maatregel een programma stedelijke distributie opgestart. Deze no regret maatregel behelst het opstellen van een stedelijk distributiebeleid en een actieprogramma voor de vijf economische kerngebieden die een groot winkelgebied omvatten. Het betreft de kerngebieden Utrecht Centrum, Amersfoort Centrum, Leidsche Rijn Centrum, Hilversum Centrum en Nieuwegein Centrum. Het stedelijke distributiebeleid en het actieprogramma dienen ertoe om te komen tot een betere bereikbaarheid van de afzonderlijke winkelgebieden en van de regio Utrecht als geheel.



### **Hoofdstuk 3 Reactie planstudies Knooppunt Hoevelaken en Ring Utrecht**

Het burgerpanel heeft in het tweede deel van haar advies stilgestaan bij de varianten van knooppunt Hoevelaken en de Ring Utrecht. In verschillende discussierondes heeft het belangenpanel voor- en tegenargumenten voor de varianten opgesteld en aan de hand hiervan zijn door de leden van het burgerpanel verschillende voorkeuren uitgesproken voor een (combinatie van) varianten. Hieruit blijkt dat het burgerpanel verdeeld is over welke (combinatie van) varianten de voorkeur genieten.

In het vervolg van de planstudies Knooppunt Hoevelaken en Ring Utrecht zullen wij de effecten en hiermee eveneens de voor- en nadelen van de varianten gaan onderzoeken. Op dit moment wordt er gewerkt aan de startnotities Knooppunt Hoevelaken en Ring Utrecht. Het doel van deze startnotities is om de achtergronden, uitgangspunten en onderzoeksmethoden van het project op een rij te zetten en te beschrijven welke zaken in de milieueffectrapportage (MER) onderzocht moeten worden. Daarnaast bakent de startnotitie het aantal keuzemogelijkheden af. Tot slot geeft ze aan op welke (milieu)effecten de varianten worden onderzocht.

In de startnotities van het Knooppunt Hoevelaken en de Ring Utrecht, die naar verwachting in december beschikbaar komen, zal in meer detail beschreven staan welke onderzoeken uitgevoerd gaan worden om de effecten en de voor- en nadelen van de verschillende varianten te bepalen. Aan de hand hiervan wordt door de ministers van V&W en VROM, in samenspraak met de betrokken regionale Utrechtse overheden, een keuze gemaakt voor een verder uit te werken voorkeursvariant.

